



TITLE:

観光地に住むこと - 京都・清水地区の場合 -

AUTHOR(S):

岡田, 知弘; 京都大学経済学部岡田ゼミナール

CITATION:

岡田, 知弘 ...[et al]. 観光地に住むこと - 京都・清水地区の場合 -. 2005: 1-71

ISSUE DATE:

2005-12

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/8966>

RIGHT:

観光地に住むこと

—京都・清水地区の場合—

2004年度

京都大学経済学部

岡田ゼミナール

序

本書は、私の学部ゼミナールの 2004 年度の調査報告書である。今回のテーマは、「観光地に住むこと」とした。京都市内で最も多くの観光客が集まる東山の清水寺周辺が調査対象地である。観光客が集中することによって、門前の商店街が潤う一方で、年々交通渋滞やゴミ問題等、住民にとっては「観光公害」とも表現される負担が増大している。住民の生活空間のなかに多くの観光客が入り込んでくる諸問題をいかに解決するかという難問が、住民、そして行政に対してつきつけられることになる。

この問題については、過去の私の学部ゼミナールでも、たびたび取り上げ、同地域の皆さんに対してヒアリング調査やアンケートを何度か実施してきた。たまたま、2002 年度の調査報告書『京都再生』が新聞で報道されたことをきっかけに、清水寺の麓にある茶わん坂商店街の皆さんとの交流が始まった。茶わん坂は、もともとは清水焼の窯が立地していたところであり、清水寺門前の商店街としては後発の新しい商店街である。通りに沿って商店と住宅が相半ばしており、生活環境を維持しながら、より多くの観光客を集めるための努力を積み重ねてきた歴史がある。

他方、京都市においても、秋の観光シーズンにおける清水寺周辺の交通渋滞問題について、2004 年度から交通社会実験によって対応を開始することとなった。京都市ではすでに嵐山でも先行的に実施しており、それを東山にも拡張したものである。京都市交通政策課と東山区役所、地元の自治会連合会や商店街だけでなく、清水寺や高台寺をはじめとする社寺、鉄道、バス、タクシー業界の代表、警察、国土交通省の担当者らによる東山交通対策研究会が設置され、そこで交通需要管理施策の検討と実験が行われた。パークアンドライドの広域展開とシャトルバスの運転、駐車場情報の徹底、路上駐車禁止などを軸にした施策が、どのような成果を得、いかなる課題を残したかも知りたいところであった。

また、フィールド調査を繰り返すなかで、東山区が京都市内にあって最も高齢者比率が高く（2000 年の国勢調査で 28%）、交通問題だけでなく、買い物の便の悪さや、犯罪増加への不満や不安も高まっていることがわかった。さらに、このような地域の特殊性を踏まえて、東山区において「まちづくり推進課」が、独自の基金を区内の社寺や企業等からの寄付によって造成し、まちづくりの独自事業を開始しつつあることも知ることができた。

京都市は、人口 150 万人近くの政令市であり、区には東京都の区制のような独自の行財政権限は存在しない。ところが、区ごとにみれば、産業面でも、生活面でも、環境面でも、それぞれ独自の特徴をもっている。そのような地域の個性に合わせた地域政策を展開するには、地域の住民や各種団体と行政が協働することが、必要となるのは自明なことであろう。縦割り行政をバラバラに展開するのではなく、それぞれの地域において産業振興、福祉施策、都市基盤の整備、治安の維持を一体のものとして展開する方が、はるかに合理的であり、かつ効率的である。

本報告書では、日本有数の観光地である清水地区における、観光振興、交通対策、生活

の利便性や安全性の確保といった課題とその解決方向、政令市における区のあり方について、学生なりの視点からまとめている。

今回の報告書は、調査や報告書のとりまとめを経験したことのない2回生が中心となったため、内容的にも記述的にも不十分なところがあるとはいえ、清水地区の市街地・商店街形成の歴史からはじまり、現在の交通問題、生活問題の実相を各種調査結果によって明確に把握し、その解決をめぐる基本的方向を試論ながら提示できたことは、大きな成果であると考えている。もちろん、現状把握や政策の方向性については、当然、異論もあると思われる。是非、大小に関わらず、ご批判、ご教示を頂ければ幸いである。

なお、本報告書の編集は、2回生の江森梓さんがほとんど一人で担当した。彼女のねばり強い頑張りがなければ、本書の刊行はなかったといえる。また、今回の報告書では、はじめて写真の挿入を行った。撮影したのは、同じく2回生の辻陽子さんと濱田佳奈さんである。インターネットの掲示板を活用した情報交換や原稿のやりとりなど、ゼミ活動に新しい手法を導入した1年でもあった。その提案や運用を行ったのも、2回生を中心とした学生たちであった。本書の刊行が遅れたのは、ひとえに私の責任であり、刊行を心待ちにしている学生諸君や調査に協力して頂いた皆さんに深くお詫びする。

調査をすすめるにあたって、例年と同様、比較対照地での合宿調査を実施した。今回は、同様の問題に悩んでいる大分県の由布院において、観光振興と交通対策、まちづくりの問題についてヒアリングを中心に調査を行なうことができた。湯布院町（2005年10月に合併し、現在由布市）の関係各係、湯布院町商工会会長の溝口薫平氏、由布院観光総合事務所事務局長の米田誠司さん、地域通貨「yufu」の運営責任者である浦田龍次さん（当時、町議会議員）から、由布院におけるまちづくりや観光事業の展開、交通対策、地域通貨のとりくみについて、約束の時間を超過して懇切丁寧に教えていただいた。また、合併問題に揺れる町議会の傍聴も実現し、まちづくりの将来をめぐる白熱した論戦を直接目の当たりにすることができたことも、学生だけでなく私にとっても忘れられない体験となった。学生にとっては、この調査で学んだことが、京都調査をすすめるための視点の確立にあたって大いに参考になったといえる。

京都市内においても、東山区役所まちづくり推進課、茶わん坂商店街をはじめとする各商店街組合、京都市交通政策課、京都府警及び管内警察署の諸機関でのヒアリング、清水地区の住民や事業所の皆さんに対するアンケート調査を実施し、多くの皆さんのご協力を得た。

今回の調査にご協力下さった方々に深くお礼を申し上げるとともに、清水地区と由布院のまちづくりの更なる深化を祈念したい。

2005年12月

京都大学経済学部 教授

岡田 知弘

目次

I	イントロダクション	1
1 節	はじめに	1
2 節	東山区の歴史・特徴	1
3 節	ヒアリング調査による清水地域の現状	2
4 節	アンケート調査からみた住民の問題意識	2
5 節	交通問題に対する対応策	5
II	「住」と観光	6
1 節	統計からみた観光地としての京都市	6
2 節	清水寺周辺の観光地化	12
3 節	東山区における景観問題	19
4 節	まとめ	22
III	「住」と交通	24
1 節	東山区の交通問題の実情	24
2 節	東山区における行政の取り組みについて	30
3 節	今後の交通問題の対策について	39
IV	「住」と生活	46
1 節	高齢化問題	46
2 節	東山区の治安	48
3 節	東山区における買い物	52
V	まとめ	55
1 節	東山区における「まちづくり」の課題	55
2 節	提案	56
3 節	おわりに	58
補論 I	発展途上の茶わん坂	59
1 節	茶わん坂の現状	59
2 節	茶わん坂の問題点と解決策	59
3 節	これからの茶わん坂	62
補論 II	湯布院のまちづくり	63
1 節	湯布院の観光地化	63
2 節	交通実験	64
3 節	まとめ	65
	参考文献一覧	67
	執筆分担&編集後記	69

I インTRODクシヨN

1節 はじめに

これまで岡田ゼミでは、たびたび京都市の観光問題や交通問題について取り上げてきた。たまたま東山区の東山五条交差点における交通渋滞問題をとりあげた2002年度のゼミ報告書をめぐって、茶わん坂商店街の皆さんとの交流が実現した。これをきっかけに、私たちは清水地区の形成と現状、とりわけ観光振興と交通問題について調査を行なうことにした。この報告書は清水地区の交通や観光に関する現状と課題についてまとめたものである。なお本書では、東大路東側の、北は八坂通、南は国道1号線を範囲とした清水寺周辺の地域を、清水地区と呼ぶこととする。

2節 東山区の歴史・特徴¹⁾

東山区は、東西を東山連峰と鴨川に挟まれ、北は概ね三条通、南は十条通から稻荷山北麓付近を区域としており、区の東部は森林地域、西部は住宅地域、北部の東大路通と鴨川の間は商業地域、南部の鴨川沿いは準工業地域というように多彩な地域特性を有している。

世界文化遺産の清水寺をはじめとする有名社寺や史跡、名勝のほか、国宝、重要文化財等が多く、また、産寧坂地区や祇園新橋地区は、伝統的建造物群保存地区に指定されるなど歴史を経た美しい町並みが保存されており、東山区各地には四季を通じて多くの観光客が訪れている。五条坂から泉涌寺付近を中心に作られる京焼・清水焼は、美術・工芸的な評価が高く、京扇子や京漆器等とともに、京都の伝統産業として全国に知られている。

東山区の人口は41,988人(2005年1月1日現在)で、京都市の区の中で最も人口が少ない区である。しかも年少者(15歳未満)の人口の割合が7.7%と全区の中で最低である上に高齢者(65歳以上)の人口の割合が28.2%と全区の中で最高となっている。この数値は、日本の高齢化率(総人口に対する65歳以上人口の割合)が2001年で17.9%、2015年には25.2%になるとされていることと比較するならば、極めて高い

水準にあるといえる。また、男性約18,000人に対して、女性が24,000人と、女性の多さが目立っていることも大きな特徴である。

[1] 清水寺

清水寺は世界文化遺産法相宗の寺である。本尊は十一面観世音菩薩で、もと真言宗に属し西国三十三所第十六番札所でもある。音羽山清水寺は、1200余年前、奈良時代の末、778(宝亀9)年の開創である。

延鎮上人が「木津川の北流に清泉を求めてゆけ」との霊夢をうけ、音羽山麓の滝のほとりにたどり着き、草庵をむすんで永年練行中の行叡居士より観世音菩薩の威神力を祈りこめた霊木を授けられ、千手観音像を彫作して祀ったのが当寺のおこりである。

2年後、坂上田村麻呂が、鹿を求めて上山し、延鎮上人に会い、殺生の非を諭され、鹿を吊って下山し、深く観世音に帰依して仏殿を寄進し、ご本尊に十一面千手観音を安置したといわれている。

今の本堂は、1633(寛永10)年、徳川家光によって再建されたものであるが、平安時代の伝統的な様式によっている。正堂と礼堂からなり、礼堂の前面は、「清水の舞台」といわれる懸崖造りで江戸時代を代表する堂々の建築物である。鐘楼は1607(慶長12)年、仁王門は1631(寛永8)年の建造である。

[2] 茶わん坂

清水寺へ行く参道の両側には、陶磁器のお店が軒をつらね、ゆっくりと見て歩ける場所である。かつて清水焼が行われていた場所で、今は陶器の販売店やギャラリーしかない。清水焼は京都を代表する焼き物である。

[3] 産寧坂²⁾

清水寺への参道の一部で、東大路通りから東に延びる清水坂と五条坂が交差する地点から北への急な石段のある坂道を産寧坂(三年坂)という。産寧坂が808(大同3)年に完成したために三年坂、また、もともと清水坂楼門南にあった泰産寺(子安塔)の参道であっ

たことから、産寧坂とも書く。産寧坂には京料理店や瓢箪屋さん、古道具屋や小物の土産物店など、規模が小さく、商っている品も可愛い物の店が続き、風情豊かな石畳に古都らしい店が、賑やかに、さりげなく並んでいる。

この辺りの家々は幕末から明治にかけての中2階、虫籠窓の町屋が多いなかに明治以降の本2階の町屋が混在している。石畳道を進んで右に直角に折れると二年坂に入る。二年坂は産寧坂より続く京都らしい落ち着いた景観で京都ならではのものである。二年坂の辺りの建物は比較的新しく大正初期に建てられたものが多いようである。

清水坂は陶器店、漬物店、仏具店、人形店などが軒を並べているが、産寧坂に比べると店の構えが少し大きく、有名店の出店が多いようである。

3節 ヒアリング調査による清水地域の現状

私たちは2004年11月初旬から中旬にかけて茶わん坂、清水繁栄会の住民の皆さんにヒアリング調査を行った。これらの方々のお話から、現在の清水地域の現状がある程度見えてくる。

[1] 茶わん坂

2004年11月4日に、茶わん坂繁栄会会長からお話を伺った。

①歴史 茶わん坂では25年ほど前に商店街ができた。当時は約10数店舗だった。最近10年で店舗数は50店舗になり、まだまだ増える可能性がある。

②特徴 茶わん坂では、専門店や陶芸家が多く、商売している人と一般住民の比率が半々であることが特徴である。また、職住一体となっている店舗がほとんどである。これは通勤時間短縮や防犯防災のためである。

③現状と問題点 どうしても清水坂がメインになってしまうために観光客がなかなか来ないのが現状である。地図などでもっと茶わん坂を宣伝してほしい点が区に対する要望である。

また、茶わん坂繁栄会は、学区でいうと、清水学区と六原学区に分かれていてこの二つのつながりを作ることを目的のひとつとしている。

[2] 清水繁栄会

2004年11月16日に、清水繁栄会会長からお話を伺った。

①歴史 昭和初期に店ができ始め、当時は参拝客が訪れる程度で閑散としていた。観光地化したのは1970年の万博以降である。当初は1つの商店街であったが、10年ほど前に古都税騒ぎで清水寺が門を閉めたときに、意見の相違から清水繁栄会と清水門前会に分かれることとなった。

②特徴 繁栄会は現在32店、門前会は20数店登録している。門前会も含め第2次世界大戦前後創業の古い店が多く、職住一体となっている店がほとんどである。旦那さんが勤め人で奥さんが店をするところが多いことに特徴がある。

③現状と問題点 現在バブル経済崩壊による不景気で、客の土産に使う単価が減っている。近年は若い人が多く、食べ歩きのできる物は売れるが、お土産にはお金を使わないのが現状である。また、自動車の普及により1990年代から清水坂の交通渋滞の問題が出てきている。

ヒアリング調査の結果、両商店街の共通点がうかがいあがってきた。それは商店街のほとんどが職住一体となっている点である。しかも、戦後まもない時期以降に作られた個人商店が多いことも共通している。

4節 アンケート調査からみた住民の問題意識

私たちのゼミでは、2004年11月下旬に清水地区に対して独自のアンケート調査を行った。対象地区は、茶わん坂、清水坂商店街、清水4丁目、産寧坂商店街の4つであり、内容はまずアンケート対象者の年齢、職業、家族構成に対して回答してもらい、交通実験、観光振興、まちづくりに対してどれだけ意識しているのかを回答してもらった。

このアンケートは、対象地域内の住宅や商店に1軒ずつ配布し、その後回収したものである。回収結果は次のとおりである(表I-4-1)。これを見ると回収率が地域によって差がある。この差が生じたのは、回収方法が茶わん坂と清水4丁目は大学研究室宛に郵送してもらう方法をとったのに対し、清水坂商店街、三寧坂商店街は1軒1軒回収したためであると考えら

れる。

とはいえ、全体の有効回答数が162件に達し、回収率が54%と比較的高いので、アンケートデータとして有効であるといえる。その中で現在問題に思っていることに順位をつけて答えてもらった。それをまとめたものが図1-4-1である。

表I-4-1 アンケートの回収結果

	送付数 (件)	回答数 (件)	回収率 (%) (回答数/ 送付数)
茶わん坂	116	65	56.5
清水坂商店街	46	35	76.8
清水4丁目	118	42	35.6
産寧坂商店街	23	20	87.0
合計	303	162	53.5

(資料) 本節の図表のデータはすべて、独自アンケート調査による。

[1] 第1位

図I-4-1からわかるように、交通に対して問題に思っている人が87人と圧倒的に多かった。これは清水坂へのマイカー流入による交通混雑がひどいことに対して、大半の人が不満を持っていることを示している。実際に、アンケートの自由記入欄には、

「金沢市の方法を参考にすべき。」

「知識人や学者の意見、すなわち机上論だけで決めず、一般人老若男女にも意見を聞き、それぞれアンケートなどして考えてやるべきだと思います。」

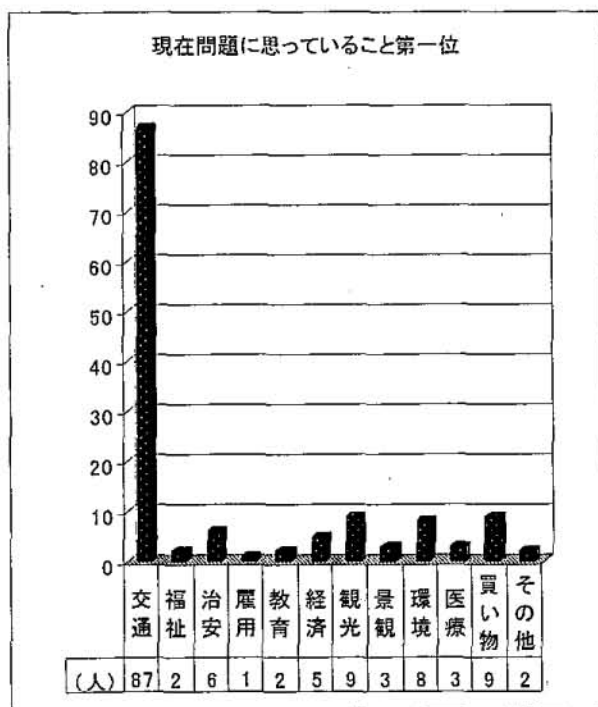
「祇園以南、東山五条以北、東山線以东への車両通行止め（もちろん東山線は通行可）。タクシーの客待ちを禁止する。」

「交通機関の充実、駐車場閉場時間の延長。一部地域だけでなく、京都市全体にシャトルバスを走らす。」

「会議はいつもソフトな件ばかり。ハードな話は非常に少ない。」

「自治体（京都市）の協力がたりないし、京都市内周辺は観光客でうるおうことが多いのに車で走る人たちに対して、ガレージがないことが残念です。」といった不満の声が多数書かれていた。

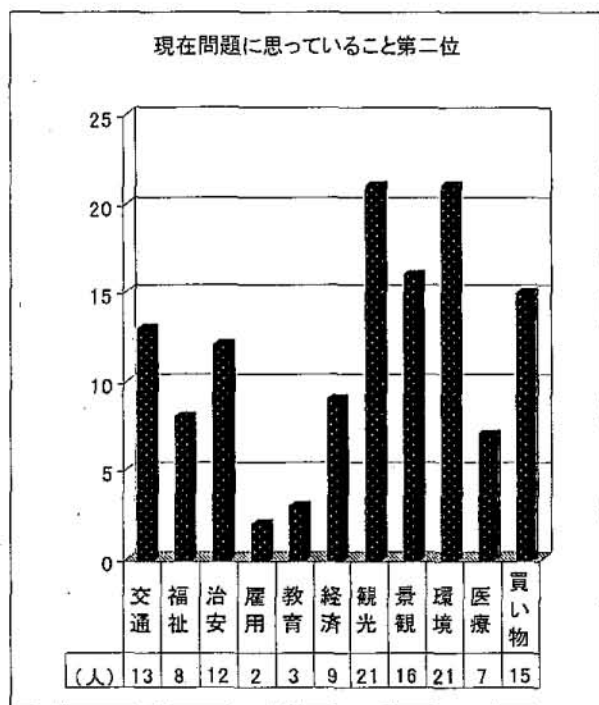
図I-4-1



〔2〕 第2位

図 I-3-2では、観光と環境が多く、次いで景観という結果となった。これから清水地区住民が、自分の周りに起こっている観光客のマナーや、騒音、環境に不満を抱いていることが考えられる。

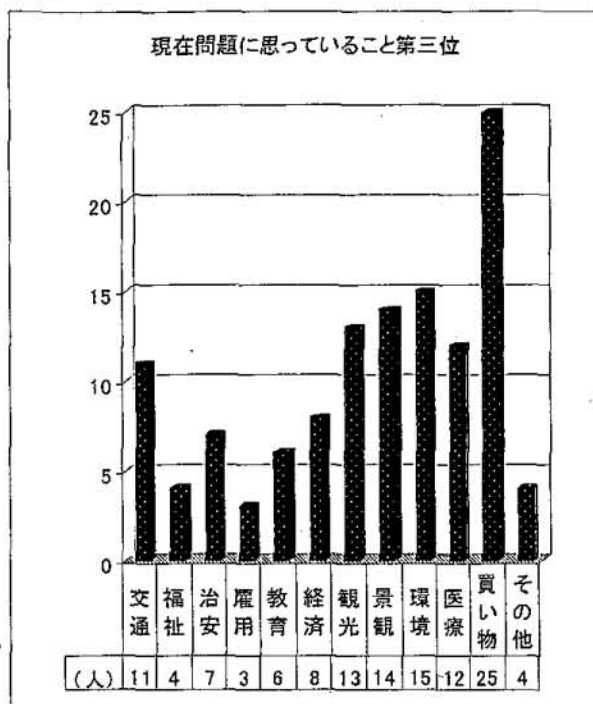
図 I-4-2



〔3〕 第3位

図 I-4-3では、第1位と第2位にあがっていなかった交通、観光、環境、景観が目立った。とりわけ買い物に対して問題があると考える人が目立つ。これは居住場所にもよるが、清水地域には、東大路の西側にスーパーが1軒しかなく、清水坂周辺に住む人は急勾配の坂を、買い物をするたびに往復し、しかも、交通混雑が激しく歩道が狭い清水道や東大路を通らなければならないことによるものと考えられる。高齢化の進む中で住民にとっては、今後大きな問題となる可能性がある。

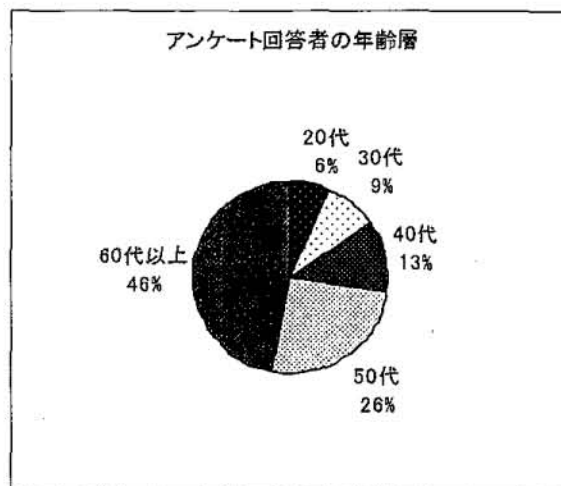
図 I-4-3



〔4〕 その他

その他に医療や教育問題には関心が薄いということが意外な結果であった。まず教育問題だが、これはアンケートの回答者の年齢に関係していると考えられる。図 I-4-4を見ればわかるが、50代、60代が約4分の3を占めており、その人たちの子供が学校教育を受ける年齢を超えていると思われる。医療問題に関しては清水坂にある洛東病院の廃止問題が2004年度に起こったが洛東病院はもともと長期入院患者対象の病院であるために、実際には地元の人はあまり利用がなく、病院廃止に対する不満もそれほど多くなかったと思われる。

図 I-4-4



以上から清水地区住民の問題関心は、交通問題に集中しているといえる。清水寺は京都有数の観光地であるために他府県からのマイカー流入による交通渋滞が激しくなっていることに主要な原因がある。これに対して京都市や東山区はどのような対応策を取っているのだろうか。

5節 交通問題に対する対応策³⁾

〔1〕 市や区の対策⁴⁾

京都市では、市内に多くの観光地があるため、そこに集中する自動車、観光バス、観光客の安全、円滑な移動を目指して、情報提供の充実などの検討を進め、自動車交通の適切な誘導を図っている。

また、歩行者の安全で快適な空間を確保し、「歩いて楽しい観光地」を実現するための TDM (交通需要管理 Transportation Demand Management) 施策についても検討を進めている。TDMは交通需要管理のことであり、自動車の利用方法を変更することによって自動車をはじめとする交通を円滑にすることを目的としている。

具体的には、「自動車の利用を控えて歩く、自転車に乗る」、「自動車から鉄道・バスに乗り換える」、また、「特定の場所や時間に集中する自動車を分散させる」などの方法で交通需要を管理する方法である。TDMは自動車などの交通を円滑にするだけでなく、環境の改善や地域の活性化にも効果があるといわれている。

また東山区では2004年11月に4度にわたる交通社会実験を行なった。この実験についてはⅢ章で詳しく説明する。

〔2〕 清水地区住民の対策

清水繁栄会では7,8年前まで消防団の活動をしていた。現在でも自警団が定期的に見回りをしている。また、車による渋滞が起これば、地元の人たちが交通整理をしたりするのである。さらに、先の独自アンケートによると約半数の人が清水地域のまちづくりになんらかの形で参加している。街の人が1人ひとりまちづくりを行なう努力をすることにより清水地域を住みよい街にしていけることができるのである。

注

- 1) ホームページ「京都東山清水寺周辺の案内」
(<http://web.kyoto-inet.or.jp/people/akio53/index.html>)
- 2) ホームページ「産寧坂の町並み 東山区清水二丁目・三丁目・栢屋町」
(<http://takahira.cool.ne.jp/furuimatiB/kyoutofu/sannensakaG2.htm>)
- 3) ホームページ「情報統計課(京都市の統計情報)」
(<http://www.city.kyoto.jp/sogo/toukei/index.html>)
- 4) 京都市『「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン』

Ⅱ 「住」と観光

1節 統計からみた観光地としての京都市

〔1〕 京都市の観光客総数の推移

はじめに、京都市への観光客数の推移についてみることにする。京都市は1930年に観光課を設置し、その翌年には京都駅前に観光案内所を設置するなど早くから観光行政に取り組んできた。1956年には文化観光施設税（1964年に文化保護特別税と名を変えて1969年まで実施）を導入するなど、高度経済成長期に合わせて京都観光も発展していった。1960年代初めに2,000万人足らずだった入洛観光客数が1973年には3,500万人を超えるほどに急増し、わずか10年余りで倍増となった（表Ⅱ-1-1）。その背景として高度経済成長期に新幹線や高速道路が開通したことに加えて所得が増加し、急速に普及したテレビや週刊誌によって京都ブームが起こったことや、1970年に大阪万国博覧会が開催されたことがあげられる。その後、モータリゼーションが進むに従ってバスや鉄道の利用割合が次第に低下していき、個人の乗用車の割合が1970年代の20%台から1980年代には約40%に到達した（表Ⅱ-1-2）。

その後、観光客数は1975年から2000年にかけてほぼ横ばい状態が続いていった。その状況の中で、バブル最盛期であり、大阪で国際花と緑の博覧会が開催された1990年には、入洛観光客数が4,000万人を突破したが、バブル崩壊の影響を受けて徐々に減少し、さらには1995年に阪神・淡路大震災が起こり、3,500万人台にまで落ち込んでしまった。だが、この年を底に徐々に増加に転じ、2000年には再び4,000万人の大台に達した。昨今の日本国内のデフレ不況によって「安・近・短」傾向が続き、海外旅行者が伸び悩み、国内旅行に足が向いたこともあり、徐々に増加を続けて2004年には4,500万人の大台に到達する見通しである。

表Ⅱ-1-2 交通手段別割合 (%)

	JR	私鉄	バス	乗用車
1971-1980年	26.8	35.3	11.4	26.5
1981-1990年	21.9	28.9	9.4	39.8
1991-2003年	29.4	27.1	8.7	34.8

（資料）『京都市観光調査年報』各年版。

表Ⅱ-1-1 総観光客数の年次推移（単位：千人）

1974年	36,919	1984年	38,983	1994年	39,667
1975年	38,042	1985年	38,326	1995年	35,343
1976年	38,518	1986年	37,011	1996年	36,986
1977年	37,916	1987年	37,996	1997年	38,918
1978年	37,909	1988年	38,725	1998年	38,973
1979年	37,846	1989年	38,620	1999年	38,991
1980年	38,081	1990年	40,846	2000年	40,512
1981年	39,700	1991年	39,303	2001年	41,322
1982年	37,783	1992年	38,692	2002年	42,174
1983年	37,986	1993年	38,288	2003年	43,740

（資料）『京都市観光調査年報』各年版。

〔2〕 各統計による推移の分析

月別観光客数の推移について見ると、年ごとにそれほど大きな変化は見られず、ほぼ共通した傾向が見られる(表Ⅱ-1-3)。2003年では最も多い11月では650万人を超えているのに対して、最も少ない2月にはわずか180万人あまりに留まっている。春と秋の観光シーズンに観光客数が集中して交通混雑や宿泊施設の不足という問題とともに、閑散期の宿泊施設の空室

も問題になるので、閑散期の底上げによる観光の通年化への対策が常に政策的課題とされてきた。

次に観光客数を年齢層別に分けると、1993年には20代が21.5%で最も高い比率を占めていたのが2002年には13.7%と大きくその比率を落とした(表Ⅱ-1-4)。

表Ⅱ-1-3 月別観光客数の推移

(単位：千人)

	2003年	2002年	2001年	2000年	1999年	1998年
1月	2,056	2,109	2,016	1,971	1,866	2,064
2月	1,862	1,933	1,990	1,961	1,826	1,972
3月	3,999	3,852	3,603	3,449	3,249	3,679
4月	4,343	4,428	4,450	4,300	3,974	4,303
5月	4,505	4,470	4,302	4,277	4,207	3,850
6月	2,837	2,866	2,623	2,625	2,532	2,507
7月	2,843	2,665	2,699	2,808	2,717	2,694
8月	3,949	3,840	3,946	3,911	3,777	3,729
9月	3,662	3,050	2,935	2,882	2,839	2,812
10月	4,930	4,428	4,427	4,295	4,275	4,033
11月	6,655	6,521	6,261	5,978	5,848	5,402
12月	2,099	2,012	2,070	2,055	1,881	1,928
合計	43,740	42,174	41,322	40,512	38,991	38,973

(資料)『京都市観光調査年報』1993年版。

表Ⅱ-1-4 年代別観光客の割合の推移

(%)

年	20歳未満	20代	30代	40代	50代	60代以上
1993	11.7	21.5	16.5	21.2	18.2	10.9
1994	5.1	15.8	10.9	24.8	28.1	15.3
1995	6.6	15.3	10.4	23.6	28.1	16
1996	9.9	13.4	10.4	21.5	28.6	16.2
1997	15.5	11.9	10.2	22.1	25	15.3
1998	10.8	12.4	8.8	19.6	30.1	18.3
1999	11.8	12.4	7.7	20.3	30.5	17.3
2000	11	13.6	9.2	19.7	31.4	15.1
2001	15.7	14.4	10.4	17.9	26.7	14.9
2002	12.9	13.7	10.5	19.4	29.2	14.3

(資料)『京都市観光調査年報』各年版。

逆に50代の比率は1993年の18.2%から2002年の29.2%と大幅に増加している。2002年の観光客数を男女別に分けると男性33.9%、女性66.1%となっていることから、現在では50代・女性が最も入浴観光客数の多い階層となっている(表Ⅱ-1-5)。5年間の観光客の入浴回数については各年でそれほど変化は見られないが、総じて入浴回数が10回以上を超えるリピーターが半数以上にのぼり、5回以上の観光客数とあわせると75%前後にもなる(表Ⅱ-1-6)。

表Ⅱ-1-5 性別・年齢別割合 (%)

区 分	総 合	男	女
	100	33.9	66.1
20 歳未満	12.7	11.8	13.2
20 歳～	13.6	13.2	13.8
30 歳～	10.6	11.8	10
40 歳～	18.9	14.6	21.1
50 歳～	30.2	29.7	30.5
60 歳以上	14	18.9	11.4
合 計	100	100	100

(資料)『京都市観光調査年報』1993年版。

日帰り、宿泊の別では観光客数の増加にしたがってそれぞれの数字は増加しているが、その割合についてはほとんど変化が見られない(表Ⅱ-1-7)。次に宿泊日数別にみると変化が見られる(表Ⅱ-1-8)。1997年の平均宿泊日数が2.12日なのに対して2002年では1.62日と短くなっている。内訳でみると、5泊以上(10泊以上を含む)の観光客の割合が5%から2.5%に半減し、特に2泊の割合が40.5%から28.8%へと10ポイント以上の大幅な減少となっている。逆に1泊の割合は38.9%から59.8%へと大幅に増加している。このように京都観光は次第に滞在日数が減少してきている。これには旅行スタイルの変化や日本経済の不況が影響していると考えられる。

表Ⅱ-1-6 入浴回数別割合の推移 (%)

入浴回数	2003	2002	2001	2000	1999	1998
0回	1.4	2.6	2.1	2	3.1	1.7
1回	2.7	2.3	2.9	3.4	3.8	2
2回	6.7	5.2	4.7	7	6.7	3.2
3回	7.3	8.4	9.9	8.4	8.2	9.2
4回	4.9	3.5	5.3	5.6	3.8	4.7
5回以上	21.2	22	20.8	18.8	18	18.3
10回以上	55.8	56	54.3	54.8	56.4	60.9

(資料)『京都市観光調査年報』各年版。

表Ⅱ-1-7 日帰・宿泊別数の推移

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
日帰(人)	29,877	29,868	31,089	31,405	32,059	32,959
(%)	76.7	76.6	76.6	76	76	75.4
宿泊(人)	9,096	9,123	9,423	9,917	10,115	10,781
(%)	23.3	23.4	23.3	24	24	24.6

(資料)『京都市観光調査年報』各年版。

これに関連して観光消費額と1人当たり平均観光消費額をみてみよう(表Ⅱ-1-9, Ⅱ-1-10)。1997年から2002年にかけて日帰り観光客の消費額は増加しているのに対し、宿泊観光客の消費額は減少している。1997年から1999年までと2000年から2002年までの観光客全体消費額の平均はそれぞれ4,688億円、4,429億円となっている。これを細かく分けると、日帰り観光客消費額の平均はそれぞれ1,754億円、1,801億円と微増しているのに対して、宿泊観光客消費額の平均はそれぞれ2,935億円、2,627億円と減少している。この傾向は1人当たり観光消費額でより顕著に表れている。日帰り観光客の1人当たり観光消費額の1997年から1999年までの平均と2000年から2002年までの平均はそれぞれ5,865円、5,717円とほとんど

ど変化がないのに対して、宿泊観光客の1人当たり観光消費額の平均ではそれぞれ32,403円、26,767円と大きく減少している。これは宿泊観光客のうち、2泊以上宿泊する観光客数の減少による平均宿泊日数減少の影響であると考えることができる。

次に、訪問地別の割合をみると、清水寺が約3割を占めているのをはじめ、上位の多くが東山区に集中していることから、東山の観光地としての人気うかがえる(表Ⅱ-1-11)。しかし、京都についての観光客のアンケートでは、交通問題が悪いと感じる観光客の比率が51%と最も多く、京都市の中でも交通渋滞がひどい東山区、特に清水寺周辺にとって交通対策は避けられない問題である。

表Ⅱ-1-8 宿泊日数別割合の推移 (%)

区 分	2002	2001	2000	1999	1998
1泊	59.8	57.7	56.6	47.4	48.3
2泊	28.8	30.2	29.7	41	34.7
3泊	7.8	8	8.6	6.1	11.8
4泊	1.1	1.5	1.4	1.4	2.1
5泊以上	1.6	1.6	1.8	2.8	2.4
10泊以上	0.9	1	1.9	1.3	0.7
平均宿泊数	1.62泊	1.66泊	1.8泊	1.87泊	1.87泊

(資料)『京都市観光調査年報』各年版。

表Ⅱ-1-11 市内主要訪問地上位10箇所 (%)

2003年	
清水寺	29.8
嵐山	16.8
銀閣寺	15.3
金閣寺	11.9
南禅寺	10.1
高台寺	9.7
三十三間堂	8.7
八坂神社	8.4
二条城	7.6
知恩院	7.2

表Ⅱ-1-9 観光消費額 (単位:億円)

	2002年	2001年	2000年	1999年	1998年	1997年
日帰り観光客	1,787	1,770	1,847	1,743	1,825	1,693
宿泊観光客	2,660	2,670	2,552	2,924	2,936	2,944
観光客全体	4,447	4,440	4,399	4,667	4,761	4,637

(資料)『京都市観光調査年報』2002年版。

(資料)『京都市観光調査年報』1993年版。

表Ⅱ-1-10 一人当たり平均観光消費額 (単位:円)

	2002年	2001年	2000年	1999年	1998年	1997年
日帰り観光客	5,573	5,637	5,943	5,837	6,108	5,651
宿泊観光客	26,301	26,920	27,079	32,050	32,280	32,878
観光客全体	10,544	10,745	10,859	11,970	12,216	11,916

(資料)『京都市観光調査年報』2002年版。

[3] 外国人観光客の統計

「国際文化観光都市」として、京都市は多くの外国人観光客を受け入れている。しかし訪日外国人観光客数自体がまだまだ少ない。2000年の外国旅行者数で日本は17,819千人で10位に位置している(表Ⅱ-1-12)。その一方で2001年の外国人旅行者受入数では35位の4,772千人にとどまっている(表Ⅱ-1-13)。2002年の訪日外国人観光客を国籍別に見ると台湾、韓国、香港などアジアの国々が上位にランクし、上位10ヶ国の総数に占めるアジア諸国の割合は約70%にのぼる(表Ⅱ-1-14)。一方、京都市宿泊外国人観光客上位10ヶ国をみるとアメリカ合衆国が第1位であり、上位10ヶ国に占めるアジア諸国の割合は45%にとどまっている(表Ⅱ-1-15)。これは京都が全国的な傾向に比べて欧米人の割合が高いことを示し、欧米人にとって京都は魅力的な存在であると言える。

表Ⅱ-1-12 外国旅行者数 (2000年)

	国	外国旅行者数
1	ドイツ	74,400 千人
2	アメリカ	58,386 千人
3	イギリス	56,837 千人
4	ポーランド	56,677 千人
5	チェコ	38,177 千人
10	日本	17,819 千人

(資料)『観光白書』2002年版。

表Ⅱ-1-13 外国人旅行者受入数 (2001年)

	国	外国人旅行者受入数
1	フランス	76,506 千人
2	スペイン	49,519 千人
3	アメリカ	45,490 千人
4	イタリア	39,055 千人
5	中国	33,167 千人
35	日本	4,772 千人

(資料)『観光白書』2002年版。

表Ⅱ-1-14

訪日外国人国籍別上位10カ国 (2002年)

国・地域	観光客数(人)
台湾	769,074
韓国	756,991
アメリカ	412,845
香港	255,294
イギリス	124,244
オーストラリア	114,372
中国	101,299
カナダ	90,523
シンガポール	51,383
タイ	38,193

(資料) 国際観光振興機構『訪日外国人旅行調査』
2001～2002年。

表Ⅱ-1-15

京都市宿泊外国人別国別上位10カ国 (2002年)

国・地域	宿泊者数(人)
アメリカ	130,785
台湾	71,163
韓国	51,929
中国	29,331
イギリス	26,446
香港	22,599
オーストラリア	19,714
ドイツ	15,867
フランス	12,982
カナダ	10,578

(資料)『京都市観光調査年報』2002年版

宿泊施設利用外国人客数は 2001 年までやや減少傾向であったが、2002 年は日韓共催ワールドカップの効果もあって大幅に伸び、48 万人以上となった（表Ⅱ－1－16）。また、京都府は日本への外国人観光客の訪問先として第 3 位の 15.8%となっている（表Ⅱ－1－17）。これは十分な数字ではあるのだが、今後さらに京都の魅力を国外にアピールし続けることで外国人観光客をさらに受け入れられるようになれば 2010 年に京都市が目標に掲げる「5,000 万人観光都市」実現へと近づくかもしれない。

表Ⅱ－1－16 宿泊施設利用外国人客数

年	2002	2001	2000	1999	1998
人数(人)	480,828	383,897	398,252	394,588	400,017
(対前年比%)	125.2	96.4	100.9	98.6	96.7

（資料）『京都市観光調査年報』2003 年版。

表Ⅱ－1－17 外国人観光客の訪問先比較

	都府県名	訪問者数(観光客全体に占める割合)
1	東京都	56.50%
2	大阪府	25.20%
3	京都府	15.80%
4	神奈川県	15.60%
5	千葉県	11.20%

（資料）国際観光振興機構『訪日外国人旅行調査』
2001～2002 年。

2 節 清水寺周辺の観光地化

東山区の清水寺一帯は、前節で見たように、現在、京都でも有数の観光スポットであるが、清水寺が建てられた当初から今のような観光地だったわけではない。この節では清水寺が現在のような観光地へと変わっていった過程を追跡してみたい。

〔1〕 清水寺周辺の歴史¹⁾

清水寺の歴史は坂上田村麻呂が805年に創建したときから始まり、実に千年以上の時を刻んできた。その間、清水寺周辺はどのように変化していったのだろうか。清水の門前は、江戸時代前から町並みが形成され、本格的に市街地開発が進行するのは1751年～72年だという。以下では調査地区別（清水坂・五条坂・茶わん坂・産寧坂）の歴史について見ていきたい。

①清水坂（松原通） 清水坂の歴史は清水寺の創建に伴う。当初は現在の清水坂のような観光地という性格はなく、純粋な清水寺の参詣路であった。参詣人めあての盗賊が出没するほどであったといわれている。また、病者が居住していたり、交通の要所であるがために利権争いが勃発するなど治安が悪かった。明治時代に入って1874年に清水坂の入り口である星野町が町地となったが、「しかれども閑寂にして明治40（1907）年までは人家なし」という記録が残っている。その後、1900年に東大路が開通し、1912年には東大路松原電車が開通している。昭和に入る頃に店ができ始めるが、当時は参拝客が訪れる程度で、のんびりしていたという。

②五条坂・茶わん坂 茶わん坂は清水焼発祥の地である。茶わん坂が陶工の町となるのは一説によると1704年～1716年頃、東山の大日山の山上の陶土を利用した陶工が、あたりに窯を開いたのが始まりらしい。1848～1854年頃、豊臣秀吉の墓に煙がかかるということで産地が現在の五条坂の位置へと移った。その後、この陶工の町に転機が訪れる。1945年の戦時強制疎開である。北側の歩道の端から南側の家が撤去させられた。1950年頃には煤煙が問題となり作業場の縮小が余儀なくなされた。1970年に大気汚染防止条例が出され、のぼり窯が共同窯のみとなり、その10年後にボヤ騒ぎがあつてからはのぼり窯は利用されなくなった。し

かし、その後、五条坂は陶器まつりを開催したりするなど、かつての陶土のまちとしてのアイデンティティを保とうと努力している。また、茶わん坂は今でも陶工や陶商が多く住み、陶器のまちは損なわれていない。

③産寧坂（三年坂） 産寧坂の由来は多くの説がある。清水寺の子安観音に参る道なので安産の意味で産寧坂になったという説もあれば、坂上田村麻呂が大同3（808）年にこの坂を開いたから三年坂であるという説もある。歴史あるこの地区は1972年に特別保全修景地区に指定されている。

〔2〕 観光地化への経緯

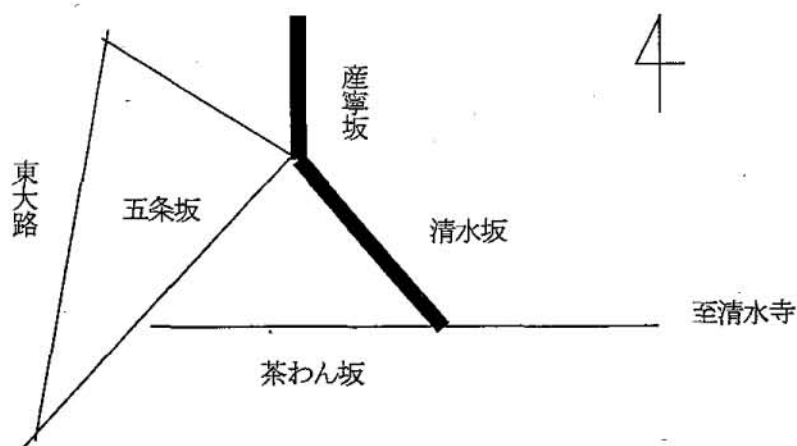
では、実際の観光地化はいつ頃すすんだのだろうか。またどの程度すすんでいるのだろうか。地区によって観光地化の傾向は異なるのだろうか。ここでは「観光地化」の基準を、その地区における観光客向けの店舗数の割合がどの程度であるかによって定義する。今回調査をおこなった地区（住宅地である清水四丁目は除く）ごとに、それぞれの観光地化の軌跡を住宅地図に表れた街の変化に注目して追跡してみた。

①五条坂 この地区は大きな駐車場に面している。清水寺に向かう観光客はバスなどで五条坂を一気に上りこの駐車場に停めるため、観光客向けの店舗はあまりない。それは50年ほど前から変わらない。しかし、店舗の入れ替わりは若干あるようである。

②清水坂 図Ⅱ-2-2は清水坂・産寧坂（すなわち図Ⅱ-2-1の太線部分）の土地の区画をモデル化したものである。これを見ると、この地区が一番観光地化がすすむのが早く、1960年代には既に全体の土地の区画に対する観光客向けの店舗の割合が安定しているようにみえる。店舗の内容もあまり変わっておらず、漬物屋、八ツ橋屋、扇子屋、焼き物屋が多い。現在はほぼ観光客向けの店舗で占められており、飽和状態にあると言ってもよいだろう。

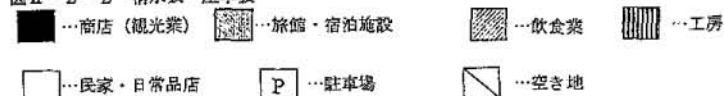
③産寧坂 同じく図Ⅱ-2-2より、1990年代のバブル期に一時的に観光客向けの店舗が減少したものの、1960年代以降着実に観光地化がすすんでおり、現在ピークに達しつつあることがわかる。また、他と比較して、飲食業店の割合が多いのが特徴である。1990年代頃まで旅館が数軒あったが、現在は飲食業店に変わっている。これは1節で述べられているような近年の宿泊観光客の滞在日数、平均消費金額の減少に加え、ホテルの増加の影響によるものと考えられる。

図Ⅱ-2-1



（資料）独自に作成。

図Ⅱ-2-2 清水坂・産寧坂



4

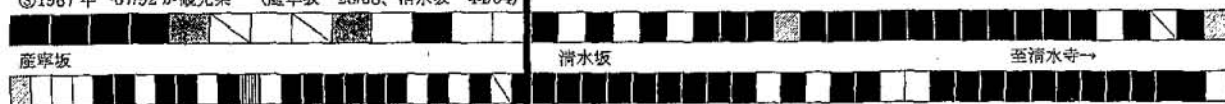
① 1956年 30/90 が観光業（産寧坂 12/44、清水坂 13/46）



② 1964年 70/97 が観光業（産寧坂 23/42、清水坂 47/55）



③ 1967年 67/92 が観光業（産寧坂 23/38、清水坂 44/54）



④ 1977年 77/95 が観光業（産寧坂 29/39、清水坂 48/56）



⑤ 1980年 79/98 が観光業（産寧坂 28/41、清水坂 51/57）



⑥ 1988年 81/98 が観光業（産寧坂 31/42、清水坂 50/56）



⑦ 1996年 79/95 が観光業（産寧坂 28/39、清水坂 51/56）



⑧ 2000年 83/98 が観光業（産寧坂 32/42、清水坂 51/56）

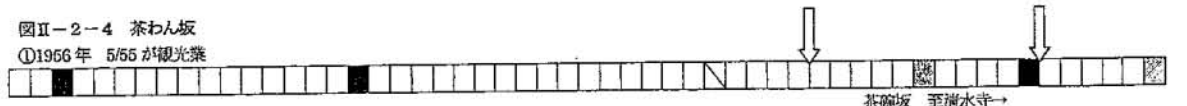


⑨ 2004年 92/101 が観光業（産寧坂 39/45、清水坂 53/56）

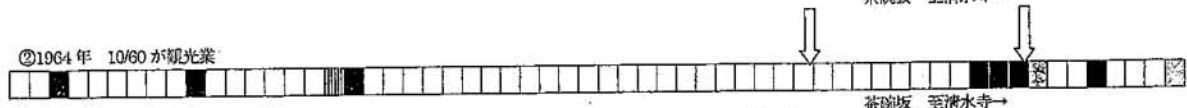


図Ⅱ-2-4 茶碗坂

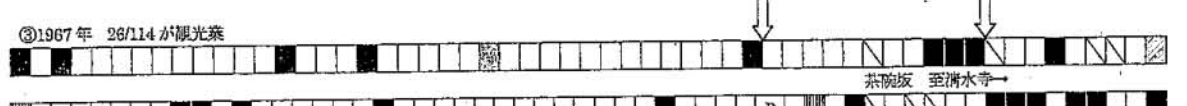
①1956年 5/55 が観光業



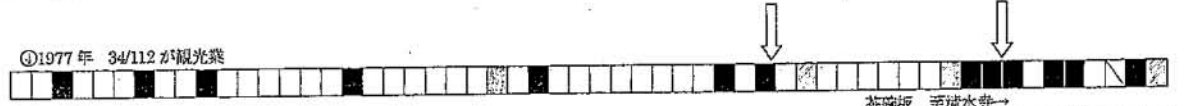
②1964年 10/60 が観光業



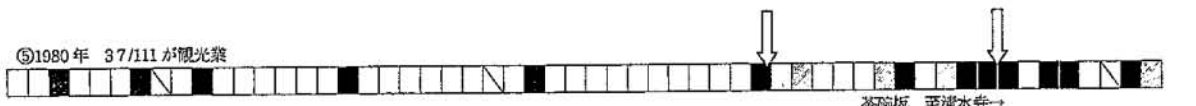
③1967年 26/114 が観光業



④1977年 34/112 が観光業



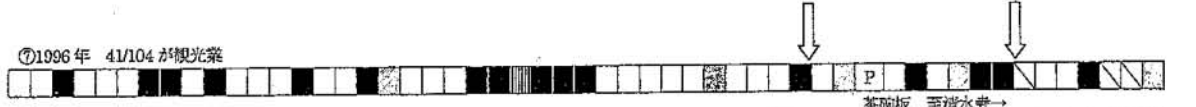
⑤1980年 37/111 が観光業



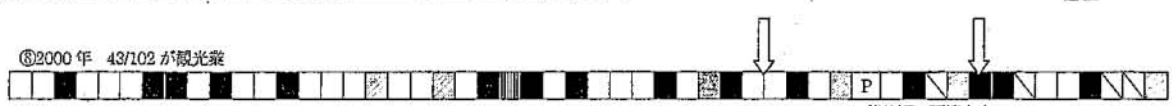
⑥1988年 48/111 が観光業



⑦1996年 41/104 が観光業



⑧2000年 43/102 が観光業



⑨2004年 48/105 が観光業



↓ ... 清水坂・五条坂への道が通っているところを示している。

(資料)住宅協会『京都市全住宅案内図帳 東山区西部』1956年

住宅協会出版部『京都市全商工住宅案内図帳』1964年、1967年

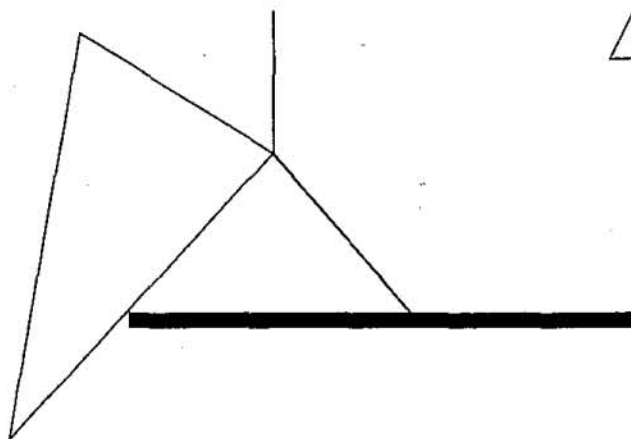
吉田地図『精密住宅地図 京都市東山区』1977年、1980年、1988年

『ペンリン住宅地図 京都市東山区』1996年、2000年、2004年 より作成

④茶わん坂 図Ⅱ-2-2と同様に、図Ⅱ-2-4も茶わん坂（すなわち図Ⅱ-2-3の太線部分）の土地の区画をモデル化したものである。ただし、1956年と1964年は地図が茶わん坂の北側部分しか載っておらず、片側しか図を作成することができなかった。茶わん坂は清水坂や産寧坂と比較すると、観光地化は発展途上のような。他の地区と同様に、バブル期の1990年代に観光客向け店舗数が一時的に減少するものの、長期的にみると1960年代頃から徐々に観光地化していったことがわかる。

しかし、現在の観光客向けの店舗の占める割合は半分程度であり、まだまだ観光地化の余地は残されている。また、観光地化は茶わん坂の両端、そして清水坂・五条坂への道が通っている箇所から進行しているのが図から読み取れる。さらに注目すべき特徴は1990年代以降の駐車場の増加である。茶わん坂の東側、すなわち清水寺寄りの部分で駐車場が増えたり、しんみち駐車場（現在のタイムズ茶わん坂駐車場）のように規模が大きくなったりしている。これはもともと借地だった場所から住民が立ち退いたあと、駐車場になったものが多いという。

図Ⅱ-2-3



（資料）独自に作成。

〔3〕 観光に対する姿勢の差異

以上のことをふまえて、今回独自に行なったアンケートからそれぞれの地区ごとの観光に対する住民の姿勢の違いを分析していきたい。

〔2〕の分析から、観光客向けの店舗の数の割合は、清水坂や産寧坂は9割程度と高く、茶わん坂は半分程度であることがわかった。これは表Ⅱ-2-1①、②の結果と一致する。また、観光地化の進行度が清水坂→産寧坂→茶わん坂の順であることも表Ⅱ-2-1③とほぼ一致する。

表Ⅱ-2-1 建物について

①東山区内に所有している建物		戸数 (%)	
	住居	店舗・事務所・工房付き住居	店舗・事務所・工房
茶わん坂	25 (45.5)	20 (36.4)	10 (18.2)
清水坂商店街	2 (6.7)	25 (83.3)	3 (10.0)
産寧坂商店街	1 (12.6)	12 (63.2)	6 (31.6)
清水4丁目	24 (60.0)	12 (30.0)	4 (10.0)

(資料) 独自アンケート調査から作成。

②商売の内容		店舗数 (%)	
	主に観光客を対象とした小売・飲食	主に観光客以外を対象とした小売・飲食	その他
茶わん坂	30 (68.2)	6 (13.6)	8 (18.2)
清水坂商店街	27 (81.8)	5 (15.2)	1 (3.0)
産寧坂商店街	16 (54.2)	2 (10.5)	1 (5.3)
清水4丁目	2 (22.2)	3 (33.3)	4 (44.4)

(資料) 独自アンケート調査から作成。

③店舗の開業年数

店舗数 (%)

	3年未満	3~5年	6~10年	11~20年	21~30年	31年以上
茶わん坂	1 (2.4)	3 (7.1)	6 (14.3)	8 (19.0)	6 (14.3)	18 (42.9)
清水坂商店街	— (—)	— (—)	1 (3.1)	3 (9.4)	1 (3.1)	27 (84.4)
産寧坂商店街	1 (5.3)	5 (26.3)	— (—)	2 (10.5)	3 (15.8)	8 (42.1)
清水4丁目	1 (14.3)	— (—)	— (—)	1 (14.3)	2 (28.6)	3 (42.9)

(資料) 独自アンケート調査から作成。

この商店の割合の違いは、その地区の観光に対する意識に大いに影響する。表Ⅱ-2-2①は茶わん坂に住んでいるほぼ半数の人が現在の観光客数について多すぎると感じていることを示している。この比率は、清水坂や産寧坂に比べると非常に高い。また、表Ⅱ-2-2②より観光客数の増減に関しても減ってほしいと感じる人が他の二つの商店街に比べて多いこともわかる。さらに住宅地である清水4丁目に住む人の過半数が現在の観光客数を多すぎると感じ、圧倒的に高い割合で観光客の数が減ってほしいと感じる人があることを考えると、望む観光客数と観光客向けの店舗の数の割合は比例すると言えるだろう。すなわち、観光客向けの商売を営む人はより多くの観光客を望み、住民は観光客数の減少を望む傾向にある。

この観光に対する意識は具体的な観光に対する姿勢につながってくる。例えば夜間拝観や花灯路という近年京都で始まった京都の観光に対する新しい試みにあらわれる(表Ⅱ-2-2③)。やはりより多くの観光客を望む清水坂や産寧坂に住む人々は、これらに積極的な意向を示す人が多いが、清水4丁目に住む人々はこれらに消極的である。茶わん坂では意欲の差が大きい。これは一般住民と観光業従業者数が半々であるからであろう。このように観光従業者の比率は、その地区の住民の観光に対する姿勢を規定しているといえる。

表Ⅱ-2-2 観光に対する住民の意識

①現在の観光客数について 回答者数 (%)

	多すぎる	ちょうどよい	少なすぎる
茶わん坂	29 (47.5)	23 (27.7)	9 (14.8)
清水坂商店街	5 (15.6)	19 (59.4)	8 (25.0)
産寧坂商店街	4 (23.5)	9 (52.9)	4 (23.5)
清水4丁目	26 (65.0)	11 (27.5)	3 (7.5)

(資料) 独自アンケート調査から作成。

②観光客数の増減に関して 回答者数 (%)

	増えてほしい	今のままでよい	減ってほしい
茶わん坂	25 (40.3)	19 (30.6)	18 (29.0)
清水坂商店街	22 (66.7)	11 (33.3)	— (—)
産寧坂商店街	10 (52.6)	8 (42.1)	1 (5.3)
清水4丁目	6 (15.4)	17 (43.6)	16 (41.0)

(資料) 独自アンケート調査から作成。

③夜間拝観や花灯路についてどう思うか

回答者数 (%)

	積極的に参加したい	協力はしたくないが続けてよい	期間・時間を短縮してほしい	やめてほしい	その他
茶わん坂	12 (19.4)	13 (21.0)	25 (40.3)	11 (17.7)	1 (1.6)
清水坂商店街	16 (47.1)	5 (14.7)	10 (29.4)	2 (5.9)	1 (2.9)
産寧坂商店街	15 (75.0)	— (—)	3 (15.0)	1 (5.0)	1 (5.0)
清水4丁目	3 (8.1)	13 (35.1)	9 (24.3)	10 (27.0)	2 (5.4)

(資料) 独自アンケート調査から作成。

[4] 清水寺周辺のこれから

花灯路・夜間拝観などといった観光事業はその性格上、地区の住民の協力が必要不可欠である。しかし観光客が増えるとその分、夜間の騒音などといった問題も生じる。一般住民と観光従業者は必ずしも利害は一致しないのである。

住民のほとんどが観光事業に従事しており、ほぼ観光地化が完成されつつある清水坂や産寧坂はより多くの観光客数獲得を目指し、新しい観光事業に挑戦し、今後ますます観光地化がすすむであろう。一方、ゆるやかな観光地化を遂げ、一般住民と観光従業者数が混在する茶わん坂は、観光に対する意識の相違という問題が生ずる。その問題を上手く克服する打開策をみつければ、両者にとって住みよい観光地をつくることは今後の一つの課題であると思う。

注

- 1) 以下の記述は下記の文献を参考にした。

森谷尅久監修『京都の大路小路』小学館 2003年、京都市『史料京都の歴史 東山区』平凡社 1987年、山本四郎『京都府の歴史散歩』山川出版 1995年、田村喜子『五条坂 陶芸のまち今昔』新潮社 1998年

3節 東山区における景観問題

[1] 京都市の都市計画

現在、京都市は年間観光客を5,000万人にすることを目標とし、観光を都市活性化の基軸としている。そのような方針の下では、観光の対象として美しい自然景観や数多くの文化財はもちろんのこと、平安遷都以来1200年余りの歴史と伝統にはぐくまれた文化の香りが漂う京都らしい町並みが重要な魅力となる。ここではまず京都市としての景観整備の取り組みをみていくことにする。

①京都市の方針

京都市では、1972年に全国に先駆けて「京都市市街地景観条例」を制定し、美観地区・特別保全修景地区などの制度で、京都の特色ある歴史的な町並みの整備に努めてきた。特別保全修景地区整備に指定された

産寧坂地区と祇園新橋地区は、その後、1975年の文化財保護法改正で伝統的建造物群保存地区の制度が創設されたことにより、1976年に伝統的建造物群保存地区に指定され、さらに嵯峨鳥居本地区と上賀茂地区を加え、伝統的な建造物によって構成されている町並みの保存をすすめることとなった。しかし、いわゆるバブル経済期に京都市でも投機目的の地上げ、無秩序なマンションやペンシルビルの建設など、市街地の景観や自然景観の破壊、土地利用の乱れなどが憂慮されるようになった。そこで、これからのまちづくりや町並み景観の在り方などの基本的な指針を策定することを目的として、1991年から「京都市土地利用及び景観対策についてのまちづくり審議会」を設置し、1995年3月に、市民参加の景観づくりなど新しい制度を盛り込んだ「京都市市街地景観条例」を「京都市市街地景観整備条例」として制定、1996年5月に施行した。同年8月には、新しい景観整備制度の総仕上げとして、「京都市屋外広告物等に関する条例」を制定し、屋外広告物だけでなく全国で初めて屋内広告物についても一定の規制を行うこととなった¹⁾。

②主な規制の内容²⁾

a 伝統的建造物保存地区 1975年の文化財保護法改正によって制定された制度である。京都市では産寧坂地区(1976年地区指定)、祇園新橋地区(1976年地区指定)、嵯峨鳥居本地区(1979年地区指定)、上賀茂地区(1979年地区指定)の4地区計14.9ヘクタールが該当する。

これらの伝統的建造物群保存地区では建築物等の新築、増築や外観を変更する場合は市長及び教育委員会の許可が必要となり、それぞれの地区の特性にそったものでなければならない。また、建造物の管理・修理においては経費の一部が補助される。

b 歴史的景観保全修景地区 京都市市街地景観整備条例第5章で規定されている制度である。祇園縄手・新門前歴史的景観保全修景地区(約1.8ha)、祇園町南歴史的景観保全修景地区(約10.2ha)、上京小川歴史的景観保全修景地区(約2.1ha)の3カ所がある。建造物の新築や外観の変更の際は市長の許可が必要となる。また、建造物の修理において経費の一部が補助される。

c 建造物修景地区 山並みを背景とする市街地で、そ

の地区の特色を生かした趣のある景観を形成するため等に指定する地区である。規制の内容によって第一種と第二種に分かれており、一定の高さを超える建築物の新築または模様替えを行なおうとする場合は、市長への届け出が必要となる。

d 美観地区 京都固有の風情ある市街地景観を維持するために指定する地区である。規制の内容によって、第一種から第五種まで分かれており、建築物の新築などを行なおうとする場合は、市長の承認が必要となる。

e 風致地区 市内の山麓部、河川沿い、神社仏閣の周辺、山麓から広がる緑の多い住宅地など、自然の景観に富んだ所に指定する地区である。規制の内容によって、第一種から第五種まで分かれており、宅地造成や木竹の伐採などを行なおうとする場合は、市長の許可が必要となる。

f 屋外広告物の規制 京都市では市域全体が広告物の規制区域になっている。規制区域は、商業地・住宅地など地域ごとの特性に応じて第一種地域から第五種地域までの5つの規制区域に分かれており、それぞれの地域によって高さ・面積・総量（建物の1立面や1敷地内にある広告面積の合計）・表示率（建物1立面に表示できる広告総量の割合）・形状・内容・意匠（色やデザイン）などの要素が細かく規制されている。

[2] 清水地区の実情

清水地域において行った独自アンケートの結果によると、現在問題に思っていることは何かという設問に対し景観を挙げた人は第一位では2.2%と低いものの、第二位では12.6%、第三位では11.5%と少なからず意識にのぼっていることがわかる（図Ⅰ-4-1, 2, 3）。また自由回答欄において、電柱の地中化や景観保全の補助をのぞむ声もあった。とくに電柱の地中化は交通の面だけでなく、景観の面においても重要な問題である。しかし、交通等の大きな問題にかくれて住民の問題意識がそこまで高くはないというのが現実である。

東山区は多くの社寺をかかえ、東山の自然とともに伝統的な町並みが大きな魅力となっている。清水地域では伝統的建造物保存地区として産寧坂が指定されている。伝統的建造物群の特性を維持していると認められる約65パーセントの建造物を伝統的建造物と定め、

伝統的建造物については、主として外観を維持するため修理を実施し、伝統的建造物以外の建造物については、当地区の伝統的建造物の特性と調和するよう修景を実施している。また建造物などの修理、修景に要する経費の一部について補助金がおきることとなっている。建物と同様に産寧坂並びに二年坂の石段及び石畳、樹木、樹林、庭園樹林、石漂、石灯籠、石垣も保護の対象となっており細かな規制がなされている。清水地区ではその他の地域も美観地区と風致地区にあたる。しかし産寧坂では石畳がしかれ統一された町並みになっているものの、清水坂や茶碗坂では新しい観光客むけの土産物屋が増え、また駐車場の建設によってちぐはぐな印象が否めない。

さらに近年問題となっているのがマンション問題である。清水地区では計画段階で反対にあい中止されるなど、まだ景観を脅かすような大規模なマンションは建設されていない。しかし、宇治市など京都市他地域でもマンション問題は深刻となっており、清水地区でも人ごとではないだろう。

清水地区の景観の一つの問題に夜間ライトアップと花灯路がある。清水寺をライトアップし、通常の拝観時間よりも遅い時間まで拝観できるようにしている。さらに青蓮院から高台寺を通り清水寺にいたる道を花灯路として足元に証明をおき、ライトアップしている。このイベントに対する住民の意識はどうなのだろう。

独自アンケートでは夜間拝観や花灯路についてどう思うかと質問し、積極的に参加したい・協力したくないが続けてもいい・期間・時間を短縮してほしい・やめて欲しいという選択肢から選んでもらった（表Ⅱ-2-2③）。その結果、夜間拝観や花灯路について清水地区全体ではやめて欲しいという回答は15.7%であり、約8割は続けることに関しては肯定的であった。しかし、協力したくないが続けてもいいという回答が20.3%、期間・時間を短縮してほしいという回答が30.7%と必ずしも積極的に参加したいということではないことがわかる。さらに地区別に詳しく見てみると、観光客向けの小売店が大部分を占める産寧坂商店街では「積極的に参加したい」という回答が75.1%であったのに対し、住宅地である清水4丁目地区では8.1%と顕著な違いがみられる。小売店からみれば観光客の増加につながる夜間拝観はやってほしい

が、そこに住む住人は諸手をあげて賛成というわけにはいかない。景観を作り上げるために、一部寺社や文化財を持ち上げるのではなく、住宅環境との調和も必要なのである。

〔3〕 古都保存税

京都市では1983年に古都保存税紛争というものがあった。古都保存税とは寺社仏閣の拝観料に課税し、観光客自身に環境コストを負担してもらおうというものである。この税は寺社側の猛烈な反対にあい廃止となった。しかし、今も、導入してはどうかという意見はある。現在のようにおびただしい数の観光客が流入する状況では、やはり神社仏閣の財政的な協力が必要なのではないだろうか。その際には観光客に負担をかける従来の古都保存税というかたちよりも、寺社、観光客向けの商店やホテルなどから一定の協力金をとるという形が望ましいのではないだろうか。実際に東山区では税ではなく基金という形にし、区の裁量で使える資金を継続的に確保しようという計画がある。東山区の自然や景観を守るため、地域一体となった協力が必要なのであるといえる。

〔4〕 他都市の景観整備

①金沢 京都と同様歴史的な町並みをもつ金沢では1968年4月、日本で最初に景観条例が制定された。条例ではそれぞれの場所が独立して存在するのではなく、都市の構造や周辺との連続性の中で、美しい文章の如く一体的に都市景観をとらえるべきとされている。現在は「伝統環境保存区域」と「近代的都市景観創出区域」が指定され、区域の特性を生かした景観保全がなされている。伝統環境保存区域及び近代的都市景観創出区域では、一定の行為をしようとするときは、あらかじめ市長に届け出が必要となる。さらに屋外広告物については他都市より厳しい基準を設定し禁止地域では文字通り表示不可となっている。その一方で市民の自主的なまちづくりを援助し都市景観の形成を図るため、必要に応じて技術的な援助や財政的援助が行われる。また学識経験者や関係団体の代表者及び関係行政機関の職員により都市景観審議会が設置されている³⁾。

②倉敷 倉敷では1990年に5階建てのテナントビル

と8階建てのホテルを建てるという計画が明らかになり、教育委員会や伝建協議会の検討の結果、その年に「倉敷河畔伝統的建造物群保存地区背景条例」という条例が制定された。この条例の特徴としては、倉敷川から見て背景に当たるところに建物を建てる時には事前協議が必要だという点である⁴⁾。単に地図上で区分けをするのではなく、大原美術館や倉敷民芸館などの伝統的建造物保存地区を含む町並み全体を一つの背景と考え、その眺望を守るという考えである。また問題が発生してから3ヵ月で条例が施行されているという点も特徴的である。

③湯布院 湯布院町で1990年に制定された「潤いのある町づくり条例」の中には「美しい自然環境、魅力ある景観、良好な生活環境は湯布院町のかげがえのない資産である。町民はこの資産を守り、活かし、より優れたものとするに永年のあいだ力をつくしてきた。この歴史を踏まえ、環境に係わる行為を、環境の保全及び改善に貢献し、町民の福祉の向上に寄与すべきことを基本理念とする」と記されている⁵⁾。湯布院町では古くから、ダム開発、ゴルフ場開発による景観問題が起こっていた。またリゾート開発ブームの際には町外の開発事業者による開発ラッシュが続いた。そのような事態に対し制定されたのがこの条例である。条例では開発事業者に対し、一般的によく行なわれるように行政と手続きをするだけでなく、周辺住民とも協議をすることを求めている。また条例の制定にも住民が大きく関わっており、住民が主体となって湯布院らしさをまもろうという運動がなされていることが注目されている。長年の景観論争のなかで培われてきた住民の景観に対する意識が高いことがうかがわれる。

〔5〕 まとめ

東山区の豊かな自然景観や歴史的景観を保全するために何が必要なのであろうか。まず町並みを統一された景観とすることである。そのなかで電柱・電線の地中化や、石畳を敷くなど実際に観光客があるく道路を伝統を活かした美しい町並みにすることがもとめられる。また、現在、伝統的建造物群保存地区である産寧坂ではきめ細かく規制がされ、景観の保全と整備がなされているが、そのほかの風致地区や美観地区なども周囲の景観と調和した建物や屋外広告とすることが

重要である。店舗側から道路側へはみ出している部分の規制、色彩の規制などが考えられる。また実際に規制を行なう際にはためには区役所主体で規制をするだけではなく、そこに住んでいたり店舗を構えている人たちが主体となり景観を守っていく必要がある。祇園町南側では伝統の町並みを守ろうと「景観協定」が結ばれている。景観協定とは一定の地区にある土地や建築物などの所有者が、良好な都市景観の形成のために必要な建築や開発などの事項について定めた協定で、市長の認可を受けて効力をもつものである⁹⁾。湯布院町では住民主体の景観づくりが行なわれている。清水地区でも、住民の景観に対する意識を高め、そしてこのような景観協定を活用するなどして住民が景観保全に参加していくことが重要なのではないだろうか。

東山区が計画している「東山・まち・みらい計画2010」の中に「東山・まるごと博物館」づくりという概念がある。簡単に説明すると、歴史、文化、伝統、景観など、東山区の多彩な魅力を再発見するとともにそれらを結ぶ散策コースを設定する。また、観光案内ボランティアの育成や多彩な観光案内情報の発信などにより、観光地としての東山の魅力をさらに高める、というものである。この計画は観光地としての魅力を高めるだけではなく、景観の保全という点でも非常に意味のあるものである。倉敷の例でもあったように、地域全体を一つの町並みとみることは重要なことである。単に地図上で色分けするのではなく、東山を背にし清水地区を一つの背景とみて高さ規制はもちろんのこと、全体の調和を考えながらバランスよく規制していくことが必要なのである。また画一的に塗り潰してしまうのではなく、神社仏閣と観光客向けの小売店、そして住宅を一つの線として整備することが求められるのではないだろうか。

日本では昔から借景という考えがあった。借景とは、日本庭園の造園技法のひとつで、庭外の風景を庭園外の遠山や樹木をその庭のものであるかのように景観として借り、自然景観を人工物にとりこむ手法である。京都では数多くの寺社や庭園がこの借景を取り入れている。街づくりでもこの考えを取り入れてはどうだろうか。山並みを背景として寺社があり、その前に広がる歴史的町並み、その町並みと一体となった店舗や住宅、このように背景や周辺の景観と建築物が一体とな

って価値を創造し、より魅力ある観光地となることを目指すべきなのではないだろうか。

注

- 1) 京都市都市景観課ホームページ
(<http://www.city.kyoto.jp/tokei/keikan/index.html>)「市街地景観整備」の項を参照。
- 2) 同上及び東山区役所区民部企画総務課『東山・まち・みらい計画2010資料編』を参照
- 3) いいねっと金沢ホームページ
(<http://www.city.kanazawa.ishikawa.jp/>)「都市景観」の項を参照。
- 4) 倉敷市「倉敷市倉敷川畔伝統的建造物群保存地区背景保全条例」を参照。
- 5) 湯布院町「潤いのある町づくり条例」を参照。
- 6) 東山区役所区民部企画総務課『東山・まち・みらい計画2010』を参照。

4節 まとめ

Ⅱ章では「統計からみた観光地としての京都市」、「清水寺周辺の観光地化」、「東山区における景観問題」の3つの節により、「住」と観光について考えてきた。

まず1節では京都市への観光客数が徐々に増加を続け、2004年には4,500万人の大台に達する見通しであることが述べられている。一方で、観光スタイルは変化してきており、平均宿泊日数が減少し、また観光消費額も減少していることが分かる。問題点としては、春・秋の観光シーズンの受け入れ体制や、交通の混雑があげられており、京都市が目標としている「5,000万人観光都市」を実現するには、それらの問題を解決しなければならない。

2節では清水寺周辺の歴史と観光地化について住宅地図を参考にしながら考察した。その結果、同じ清水寺周辺地区でも、場所によって観光地化の度合いや変化の速度に違いがあることがわかる。そのことによって住民の意識にも違いが生じている。

3節では東山区の景観問題を考察した。京都市ではさまざまな規制が設定されている。現在、住民の意識はそれほど高くはないものの、マンション問題や夜間

ライトアップ、花灯路を契機として、住宅環境と観光地化とが調和することが求められている。

このように3つの節を通して、京都市の観光地化、そしてそこで生まれる住環境との問題について考えてきた。2節でも述べられたが、観光客向けの商売を営む人はより多くの観光客を望み、住民は観光客数の減少を望む傾向にある。しかし、東山区の活性化には観光産業が必要なのも事実である。この地区の大きな魅力のひとつは、東山の自然と寺社をふくめた伝統的な町並みとの調和である。その魅力を維持するためには、地域が一体となって街作りへの意識を高めていくことが必要である。また花灯路や夜間拝観にも住民の協力が不可欠である。単に観光客数を増やし、一部の観光スポットのみを持ち上げののではなく、観光産業と住民の両者が協力しながら住みよい観光地にしていくことがもとめられているのだと思う。

Ⅲ 「住」と交通

1節 東山区の交通問題の実情¹⁾

42,035 人も人口を抱える東山区が、今深刻な交通問題に直面している。観光客が急増するシーズンや休日には、八坂の塔や清水寺を誇る東山界隈は非常に渋滞し、観光客はもとより地元住民の足をも煩わせているのである。渋滞は東山地区の観光地としての価値、観光客をひきつける魅力を低下させる。さらには、地元住民の生活行動にも多大な影響を及ぼすのである。

私たちが行なった東山地区に住む住民に対しての調査の中で、数ある身の回りの問題の中で、現在最も問

題に思っていることは何かを尋ねてみた。そのアンケート回答者を、東山区内に所有している建物別に、「住所のみ」「店舗、事業所、工房」の三つのカテゴリーに分けてみたところ、どのカテゴリーの回答者も、交通を重大な問題として挙げていたのである（表Ⅲ-1-1）。つまり、観光客のみに影響を及ぼしているばかりではなく、地元住民や、地元で商売をする人々への影響も大変大きく、東山地区は交通を問題として認識せざるを得ない状況におかれているのである。

表Ⅲ-1-1 東山区民が現在問題に思っていること第一位

上段：度数 下段：%		現在問題におもっていること第一位						
		合計	交通	福祉	治安	雇用	教育	経済・産業
東山区内に 所有してい る建物	合計	121 100.0	77 63.6	2 1.7	6 5.0	1 0.8	2 1.7	4 3.3
	住居	56 100.0	41 73.2	1 1.8	3 5.4	1 1.8	2 3.6	— —
	店舗・事務所・ 工房付き住居	49 100.0	22 44.9	1 2.0	3 6.1	— —	— —	4 8.2
	店舗・事務所・ 工房	16 100.0	14 87.5	— —	— —	— —	— —	— —

	観光	景観	環境	病院・医療	買い物	その他
合計	8 6.6	3 2.5	7 5.8	3 2.5	6 5.0	2 1.7
住居	— —	1 1.8	1 1.8	3 5.4	3 5.4	— —
店舗・事務所・ 工房付き住居	7 14.3	1 2.0	6 12.2	— —	3 6.1	2 4.1
店舗・事務所・ 工房	1 6.3	1 6.3	— —	— —	— —	— —

(資料) 独自アンケート調査から作成。

〔1〕 交通問題

交通問題といっても様々である。具体的に東山区民は何が問題であると考えているのであろうか。2004年に東山交通対策研究会¹⁾が実施した、東山区民に対して行なった交通の問題点や今後の交通対策等に関するアンケート調査によると、観光シーズンの道路の渋滞を非常に高い比率で問題として挙げていることがわかる(図Ⅲ-1-1)。

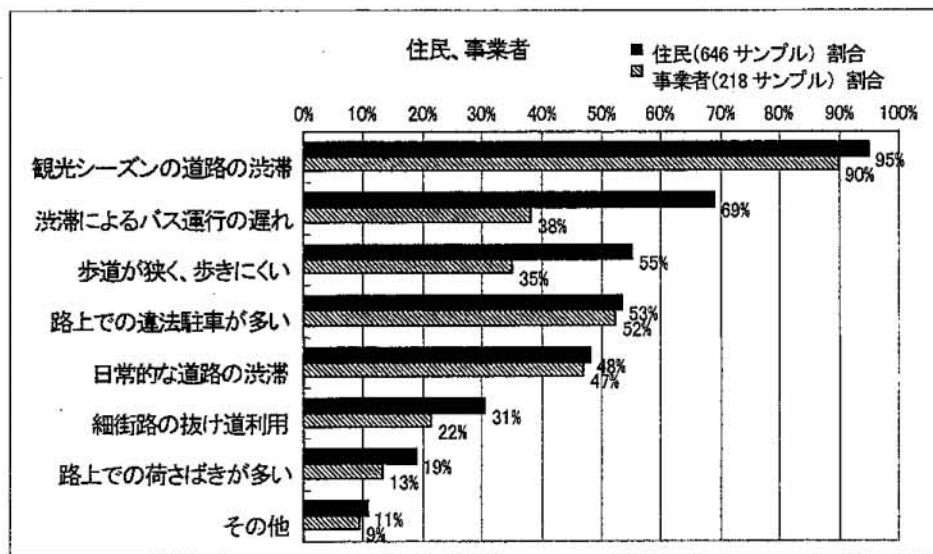
他に挙げられているのは、渋滞によるバス運行の遅れ、歩道の狭さ、違法駐車、日常的な渋滞など、そのほとんどが渋滞と交通量の多さに大きく関わっているようだ。渋滞が起こればバスの運行は必然的に遅れてしまう。バスの利用者は観光客ばかりではない。地元住民も利用するため、運行の遅れによる影響は大きい。歩道が狭く歩きにくいというのは、観光地にとっては

深刻な問題のように思われる。観光客が歩いて観光しようとせず、車の利用を選んでしまうのではなかろうか。路上の違法駐車もまた、円滑な車の通行を妨げる交通阻害要因として考えることができる。このように、東山地区の交通は非常に多くの問題を抱えていることがわかる。

渋滞に関しては、東山地区を南北にはしる東大路通が最も深刻である。このことは、同じく東山交通対策研究会が、バスの運転手に対して行なったアンケート調査でも明らかにされている(表Ⅲ-1-2)。

東大路通は、京都駅につながる206系統や、201、202など多くのバス路線が走っている。そのような、東山地区の主要道路ともいえる東大路通が渋滞するということは、東山地区にとって非常に深刻な問題なのである。

図Ⅲ-1-1 東山区民が交通において問題と考えること



(資料) 東山交通対策研究会のアンケートによる。

表Ⅲ-1-2 シーズンの休日において混雑が大きいと思われる路線 上位5傑 (サンプル数 87人)

東大路通	四条通	白川通	河原町通	大宮通
88%	47%	23%	12%	12%

(資料) 東山交通対策研究会のアンケートによる。

[2] 東山地区の渋滞状況

では、どの程度の渋滞が起こっているのだろうか。ここでは、京都市が、観光シーズンまっただなかの、2003年11月22日に行なった休日調査と、同じく11月26日に行なった平日調査をもとに考察していく。

休日における東大路通の渋滞状況は以下の通りである。

- 南行きは東山五条交差点を先頭に東山丸太町交差点を越えて、最大で約3kmの渋滞。
- 北行きは東山五条交差点を先頭に東山七条交差点を越えて、最大で約800mの渋滞。
- 東大路通に平行する川端通や烏丸通においても南行きの渋滞が発生。
- 東大路通に交差する四条通、三条通、五条通において、東大路通との交差点を先頭とした渋滞。

平日における東大路通の渋滞状況は、以下のとおりである。

- 南行きの渋滞は休日よりも小さいが、1km未満も渋滞が見られた。
- 川端南行きは、最大約1.5kmの渋滞で休日よりも

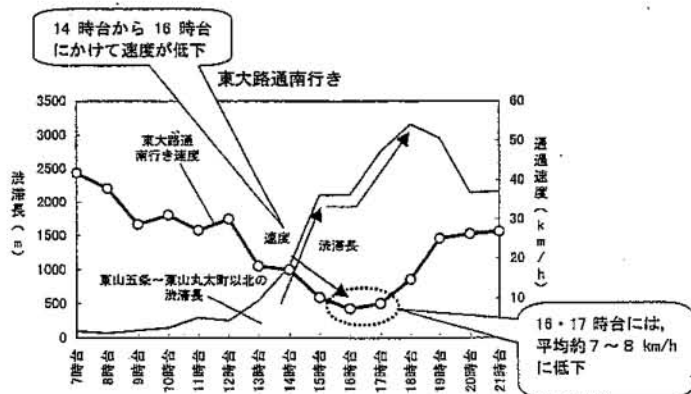
長い。

このように、紅葉シーズンともなると、渋滞が発生、深刻化するのである。連休が重なったり、夜間拝観などが始まれば、渋滞は夜遅くまでなかなか解消されないということになる。それでは、どの程度まで渋滞によって交通の速度が落ち込むのであろうか。東山交通対策研究会によれば、東大路通南行きでは、14時台から速度が低下し始め、16、17時台には、平均7～8km/hまで低下するという(図Ⅲ-1-2)。

また、実際に自動車で行くことによって調査した旅行時間は、休日の15時台、17時台には、3～4km/hと、徒歩並みの速度にまで低下した(表Ⅲ-1-3)。

これでは、ただ単に東大路通を通りたい地元住民にも大きな負担がかかってしまうのは明らかである。

図Ⅲ-1-2 東大路通南行きにおける平均通過速度と渋滞長の時刻帯推移



注1) 抵園交差点南側における通過速度
注2) 渋滞長は本調査、通過速度はトラカン調査による

(資料) 東山交通対策研究会のアンケートによる。

表Ⅲ-1-3 東山三条～東山五条交差点間の平均旅行速度と所要時間

	13時台		15時台		17時台	
	平均旅行速度	所要時間	平均旅行速度	所要時間	平均旅行速度	所要時間
南行き	7.8km/h	約13分	2.6km/h	約40分	3.6km/h	約30分
(参考)北行き	10.0km/h	約10分	9.8km/h	約10分	17.5km/h	約6分

北行きの約4倍の
所要時間

北行きの約5倍の
所要時間

〔3〕 渋滞の要因

では、具体的にどのような要因により東山地区の交通渋滞が引き起こされているのか、東山交通対策研究会が行なった交通実験調査をもとに述べたい。

これまで述べてきたような深刻な渋滞が発生するにあたっては、様々な交通阻害の存在を明らかにする必要がある。はじめに、清水寺への観光客で賑わう五条坂と東山五条交差点における交通阻害についてである。五条坂は、道幅が広いとは言えない。幅は約 5.4 mで、観光バスが通るには少し狭すぎると感じられる。しかし、観光バスの運行量は多く、自動車の滞留の原因になっていると考えられる。また五条坂は歩道の幅も 0.9mから 1.3mと狭く、しかも南側にしかないため、車道を通行する歩行者も少なくない。それが自動車の通行を妨げているのである。これは、図Ⅲ-1-1にもあるように、住民の半数以上が問題として認識している事柄でもある。また十分にスピードを落として通行しなければ、歩行者と接触して事故を起こす可能性も否定できない。このような要因が重なることにより、五条坂を上る自動車交通が滞留してしまい、東山五条交差点を左折しようとする東大路通南行きの交通を阻害してしまうのである。

東西方向の信号が青になった場合、五条坂に向かって西側から自動車が流入するのだが、五条坂の状況が見えづらく把握できないため、交差点内に数台入ってきてしまう。その数台は、南北方向の信号が青に変わっても身動きが取れないため、東大路通の渋滞がさらに大きくなる原因となるのである。このような状況から、五条坂や東山五条交差点の構造が、直接的に東大路通の渋滞に大きく関係していると考えることができるのではないだろうか。

次に、東大路通を単に通り返るだけの「通過交通」の存在についてである。とくに南行きで大きな渋滞が

見られる東大路通であるが、東山交通対策研究会のナンバープレート調査によれば、午後の東大路通南行き交通の約 8 割は単に南に抜けていく「通過交通」であることはわかっている。これは同時に北行きの交通にも当てはまる。図Ⅲ-1-1にあるように、地元住民もしくは事業所に属する人は、日常的な渋滞を問題に挙げているのがわかる。ここで考えられるのは、東大路通の通過交通の存在が、日常的な渋滞に関係しているということである。観光シーズン中に、南行き、北行き共に約 8 割が通過交通であるということは、単に観光客の自動車利用によって渋滞が発生しているのではないと考えることができるのではないだろうか。つまり、観光シーズンでなくとも、東大路通の交通量は多いと考えられる。そこへ観光客の自動車が流入すれば、必然的に渋滞は大きくなる。そこで、観光シーズンに交通が東大路通以外の道に分散してくれれば、多少の渋滞緩和が期待できるのではないかと考えてしまうが、東大路通に平行する川端通にも、渋滞が発生することがわかっている。つまり、交通の分散によって渋滞を緩和するということは、容易に達成されるとは考えにくいのである。

次に、路上駐車による交通阻害についてである。図Ⅲ-1-1のアンケートでは、住民、事業所ともに 5 割以上が路上での違法駐車を問題視している。また、同じく交通対策研究会がバスの運転手に対して行なったアンケート結果からも、多くの運転手が路上駐車が東大路通の混雑の原因となっていると答えている（表Ⅲ-1-4）。

表Ⅲ-1-4 東大路通の混雑要因に関するバス運転士アンケートの結果 バス運転士 (76 サンプル)

路上駐車による阻害	交差点での右折待ち車両による阻害	交差点での左折待ち車両による阻害
67.1%	65.8%	60.5%

(資料) 東山交通対策研究会のアンケートによる。

さらに、私たちが東山区民に行なったアンケートでも、住民もしくは事業所が、路上駐車あるいは荷捌きのための駐車を問題として挙げていた。東山交通対策研究会によると、休日の東山三条～東山五条南行きの瞬間路上駐車台数は、最大で 24 台であった。ここで問題なのは、東大路通には停車帯が整備されていないということである。よって、1 台でも路上駐車が存在すれば、交通が滞留してしまうのである。

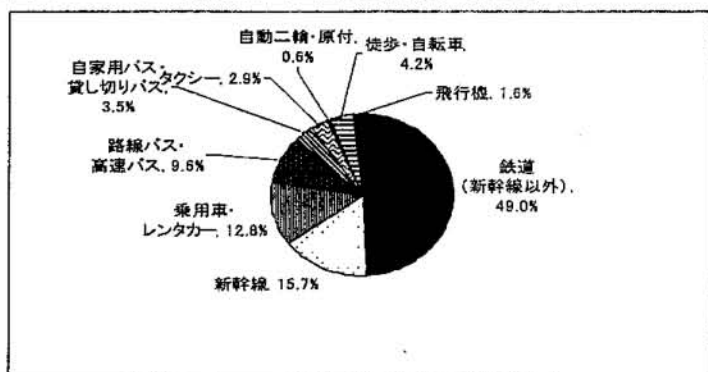
次に、駐車場の案内板や案内標識についてである。東山交通対策研究会の調査によれば、駐車場案内板は祇園から東山五条交差点間にはなく、東山五条交差点の西側に 1 つ設置されているのみで、道路案内についても広域的な案内情報が示されていないということになる。これでは十分な駐車場満空情報や迂回ルートの情報などが得られない。特に休日ともなると、東山界限にある駐車場はほぼ満車になるため、混乱は大きい。

私たちが東山区民に対して行なったアンケートを見ると、東山にはもっと駐車場が必要であるという意見が目立った。確かに東山五条付近に駐車場を増やすことは、多くの人が望んでいることかもしれないが、

それが直接渋滞の緩和に繋がるかは疑問である。それよりも、行政が進めているパーク＆ライドをより浸透させたほうがよいと感じる。駐車の余地のある駐車場をより観光客に利用してもらえよう、さらなる宣伝が期待される。

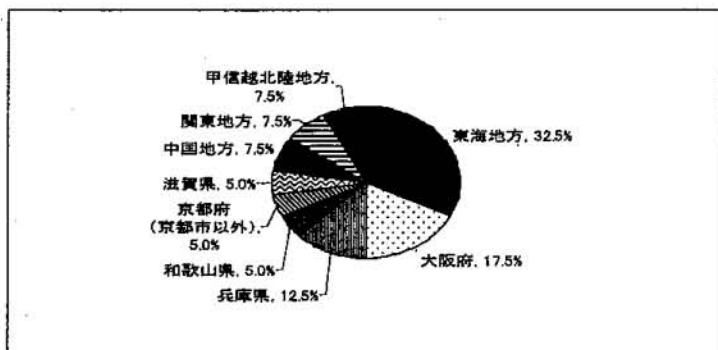
図Ⅲ-1-3 を見ると、鉄道利用に次いで自動車の利用が多いことがわかる。さらに図Ⅲ-1-4 を見ると、自動車利用者のうち、近畿地方以外では東海地方からの自動車の利用者が多いことがわかる。よって、東海地方や、同じ近畿地方である大阪府や兵庫県などでの重点的な宣伝が必要であると考えられる。また、公共交通機関の利用は、乗り換えが面倒だという意見がある。何度も京都を訪れている人であれば問題なく利用でき、便利かもしれないが、初めて訪れる人のことを考えると、やはり不慣れな土地での公共交通機関の利用は大変であろう。よって、公共交通機関をもっと簡便化することが望まれる。

図Ⅲ-1-3 観光客の主な交通手段 312 サンプル



(資料) 東山交通対策研究会のアンケートによる。

図Ⅲ-1-4 観光客のうち自動車利用者の出発地 40 サンプル



(資料) 東山交通対策研究会のアンケートによる。

[4] 交通問題と観光客

これまで考察してきたように、東山区には様々な交通阻害要因が存在し、さらにそこへ観光客が流入することで渋滞は深刻な交通問題となっている。表Ⅲ-1-5と表Ⅲ-1-6を見てみると、観光客に対する考え方が、住民と事業者の間で少し違うようである。また、表Ⅲ-1-6を見てみると、多くの事業者が観光客数の増加を望んでいるのに対し、住民は現状維持か減少を望んでいるようである。東山区を居住地としている人と、観光客を相手に商売している事業所とは、このような意見のずれが出てきてしまうのは観光地として仕方がないことなのかもしれない。しかし、やはり京都は観光地なのである。観光の経済波及効果も大きい。観光産業の発展と共に京都市も発展することができるという点で、観光客の増加が一般市民全体にも利益があると考えられる。この節で述べた交通問題を少しでも解消することは、その改善に繋がるとともに、さらなる観光客の増加にも繋がると考えられる。

注

1) 東山交通対策研究会

学識経験者、地元関係者、交通事業者、観光事業関係者、国土交通省、京都府警察等の関係機関及び京都市で構成。東山地区の交通環境の改善を目指して、2004年6月に設置された。

表Ⅲ-1-5 現在の観光客数についてどう思うか
人 (%)

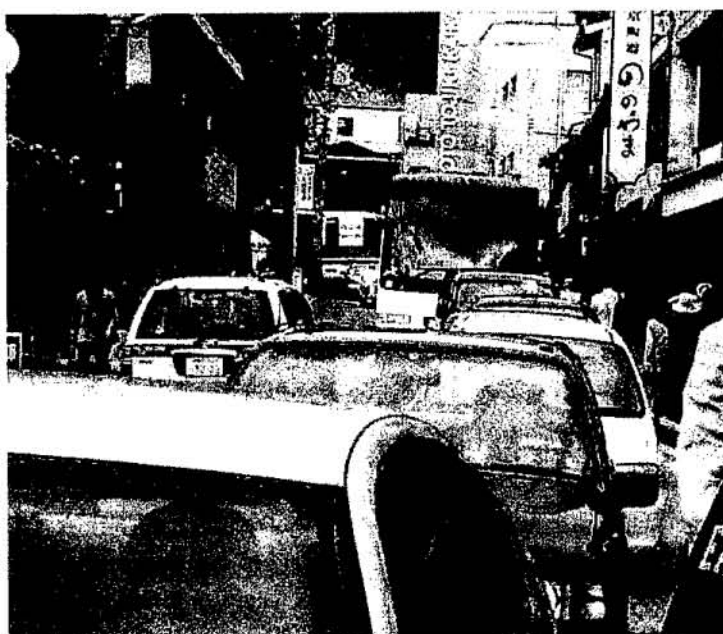
	多すぎる	ちょうどよい	少なすぎる
住居	42 (75.0)	13 (23.2)	1 (1.8)
店舗・事業 所・工房付 き住居	8 (15.4)	31 (59.6)	13 (25.0)
店舗・事業 所・工房	4 (20.0)	12 (60.0)	4 (20.0)

(資料) 独自アンケート調査から作成。

表Ⅲ-1-6 観光客の増減に関してどう思うか
人 (%)

	増えて ほしい	今のま ま でよい	減って ほしい
住居	6 (10.7)	23 (41.1)	27 (48.2)
店舗・事業 所・工房付 き住居	34 (61.8)	19 (34.5)	2 (3.6)
店舗・事業 所・工房	11 (52.4)	8 (38.1)	2 (9.5)

(資料) 独自アンケート調査から作成。



茶わん坂手前の交通渋滞。

2節 東山区における行政の取り組みについて

これまでは、東山区、特に清水寺周辺地区の交通問題について、その現状・経緯において概観してきた。強制疎開の結果広がった五条通に対し、それを免れた東大路通は4車線の確保がやっとなで、歩道も狭く、渋滞や混雑の条件を備えていた。その上、沿線は京都でも有数の観光地であるということから、春・秋の観光シーズンには観光客のマイカーが集中し、東大路の四条～五条間はひどい渋滞に見舞われてきた。結果、地元住民は、外出するにもマイカーを利用できない一方で、バスをはじめとする公共交通も混雑の中で利用せざるをえないといった不利益を被っている。他方、観光客にとっても、交通事情の悪化は、観光地としての清水地区の魅力を損ねる要因となっている。

自動車の交通量を交通に対する需要、道路の幅員やその他自動車を通過させるための条件を交通に対する供給と考えれば、東山区においては、交通に対する需要と供給のアンバランスが生じていると言える。アンバランスの解消の方向としては、2通りの方法が考えられる。まずひとつ目は供給の拡大であり、そのためには通常、過剰な需要を吸収するための道路の拡幅やバイパスの整備、観光客向けの駐車場整備といった、大規模なハード事業が必要とされる。しかしそこには、用地・資金の確保、また工事期間等を考えると、短期的には対処しがたい問題が多々含まれている。他方で、不均衡の解消のために、交通に対する需要を効率化し、減少させる方策も考えられる。このためには、渋滞情報の電光掲示板を設置することで迂回を促す、電線の地中化によって歩道・自転車道の環境を整備し自動車よりも歩行・自転車による移動を促進するなどのハード面からのアプローチもあり、これもやはり、一定の費用と期間を要する。しかし、通行規制によって交通量を減らす、既存の公共交通の運行を増やす・乗り換えの利便性を増すなどの手段で自動車利用のインセンティブを相対的に下げるなどの、ハード面での整備によらずに、ソフト的な手法で需給の不均衡を解消する方法も考えられる。

この、交通に対する需要を管理することで、既存の道路のキャパシティ＝交通容量に見合った交通量を実現し、交通問題を解消していこうとする施策には、自

動車交通の分散・平準化や公共交通の利用促進などによる「交通需要管理 (TDM: Transportation Demand Management) 政策」と呼ばれるものと複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を回避する「マルチモーダル施策」があり、コストの低さや実施可能性の高さから注目されている¹⁾。国土交通省道路局では、1999年からこの施策を推進し、施策手法の研究や施策を行う団体に対する資金提供などを行なっている。

京都市においても、2001年から、嵐山では先駆的な試みとしてTDM施策の「実験」が行なわれており、2003年6月には『歩くまち・京都』交通街づくりプランー京都市TDM施策総合計画ーが策定された。この計画の中では、京都市が実施・検討の対象とする個別の施策項目や、地域別の対策案、施策策定から5年後までの具体的な実施目標などが定められている。このプランの中では東山区は「都心地域」に分類され、観光シーズンにおける交通問題への取り組みを行なう地域として指定されている。これを受けて、2004年11月に、清水地区を含む東山区でも、このTDM施策の考え方に基づいた「実験」が行なわれた。以下では清水地区における交通問題の解決の方向をさぐるひとつの視角として、この「実験」について見ていきたい。

【1】 東山交通社会実験

交通社会実験とは、道路交通に関する施策を導入しようとする際、その施策が社会に大きな影響を与えようする場合や、実施前には効果が必ずしも明確でないような場合に、施策の導入に先立って、市民や行政・民間企業など多方面の関係機関の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価するものである²⁾。実験される施策としては、具体的に、市街地活性化のために路上でオープンカフェなどを実施するものや、上述のTDM施策などがある。東山区では、渋滞解消へ向けたTDM施策についての交通社会実験が行なわれた。

同様の実験は、2001・2002年度の2回にわたって、嵐山地区でも行われてきた。その後、2003年度からは、「実験」の結果を踏まえて、交通対策が「嵐山観光地交通対策」という名称で施策化されている。内容面でも制度面でも、「実験」と「施策」を分ける明確な基準はないが、通常の市の「施策」は、一定期間継続実施することが前提とされていることに対して、「実験」が

実施されるのは、数回に限られる。また、「実験」においては、ある程度効果や継続実施の可能性が不透明であっても、多少大掛かりで野心的な取り組みが実施可能であるという強みがある。

①「実験」に至るまでの経緯 まず、東山区で交通社会実験が行われるに至った経緯を見ていく。ここまで述べてきたように、東山区では、観光客の大量流入による、観光シーズンの渋滞が大きな問題となっており、行政に対する住民の苦情や要望も大きかった。これを受けて、市のTDM施策総合計画に先行する2002年、従来から住民対応の窓口となってきた東山区まちづくり推進課が中心となり、京都府警や京都市が集まって、25人規模の検討会が開かれ、対応が協議された。しかし、このときの検討会では、交通渋滞の実態に関する精密な調査を伴わなかったために、東大路車道の一方通行化や歩道の拡張についても検討がなされたが、実施可能な施策案にまでは発展しなかった。

一方、2003年に、前述の「TDM施策総合計画」が策定された。前述の通り、その中には、かねてからの東山区でも動きも取り入れられ、具体的な取り組みとして東山区でも実験を行うことが盛り込まれている。2002年度中に、計画の策定と並行して詳細な調査のための予算の請求が行なわれ、2003年11月には、主として東大路通四条～五条間（祇園～東山五条）を対象に、交通問題の実情と原因についての大規模な調査が行なわれた。

この調査結果を踏まえ、2004年6月から、学識経験者、自治会代表者（市政協力員）、商店街代表者、寺社、東山区、京都市、京都府警などが参加して、総勢66名による東山交通対策研究会（以下「研究会」と記す）が6度にわたって開かれてきた。研究会は、実験の事務局である東山区のまちづくり推進課、京都市の交通政策課がまずその回の議題について報告提案し、その後学識経験者が座長となって質問や議論が行なうという形式で行なわれた。2004年度中には、延べ6回の研究会が開かれたが、まず6月の第1回では2003年度の調査結果の報告があり、続いて第2回～第4回では、実験メニュー案、実験施策案、実験施策計画と、徐々に具体性を増して議論された。また、この間には、研究会の他に、地元組織の代表者と事務局とが参加する作業部会が2回にわたって開かれ、実施施策につい

ての検討が行なわれている。実験を終えた後の第5回では、実施状況と実施時の交通状況についての速報が報告され、2005年3月には、第6回目の研究会で、すべての調査結果を踏まえた実験の結果報告がなされ、反省点と次回への展望について議論された。

これらの研究会や作業部会での主眼は、実験施策に対する地域住民の意見の集約や実験に対する理解を得ると共に、住民参加をうながすということにあった。後にも述べるように、今回の実験において、路上駐車抑制や住民への観光案内を行なっていく上で住民ボランティアの参加が不可欠だったし、運送業者の荷捌きの時間帯をずらすためには、各商店の協力が必要だった。また、実験を含めた東山交通対策の施策目標が、「住民と行政のパートナーシップ」によって「住民や観光客が安全で快適に歩けるまちづくり」³⁾をすることにあることから、住民の理解と合意を図ることが重要であったことがうかがえる。実験の事務局は、区のまちづくり推進課と市の都市計画局交通政策課によって構成されたが、このうち交通政策課が京都府警や国土交通省、京都市の他の部局との調整を担い、施策の実施形態や実施可能性について一定程度固めた上で、研究会に議題として提示し、議論が行なわれた。

②交通実験の課題と手法 次に、交通社会実験の課題と手法について概観してゆく。前出の2003年度調査は主として東大路通四条～五条間（祇園～東山五条）の渋滞の実情と原因分析に焦点が置かれていた。調査の内容については前項でも触れているが、手短かにまとめると、以下のような内容になる。

- ・東大路の渋滞は南行きが特に大きく、三条・四条・五条の東西の通りへも影響が及んでいる。

- ・東大路南行きの渋滞要因は、東山五条から五条坂を登ろうとする車による阻害、東山五条を通過するだけの車が多いこと（8割）、路上駐車による阻害があげられる。

- ・駐車場需要は大きいが供給は小さく、駐車できなかった車が周辺道路をうろつくということが起こっている

- ・広域的な交通案内を含む標識が少ない（広域的な案内とは、高速道路のインターチェンジへの情報を含めたもの）

- ・駐車場の満空情報の案内が少ない

・歩行環境が悪い

これらの問題点を受けて、調査報告書では、①東山地区への流入自動車交通量の抑制・分散（PR やパーク＆ライドなど）、②東山地区内における移動の円滑化（路上駐車抑制や情報提供）、③歩行者交通の安全の確保および快適性の向上（シャトルバスや案内など）の3つの課題が掲げられている。

これらの課題を束ねる施策全体の目標は、「住民や観光客が安全で快適に歩けるまちづくり」というものである。3つの課題は、TDM 施策の手法に立脚したものであるが、これらがどう関連して、施策全体の目標を達成するのだろうか。その論理は、以下のようになっている。歩行環境が特に悪いと、つまり「安全で快適に」歩けないとされるのは、東大路通と五条坂の東大路以東の部分（以下ではこの部分を指して「五条坂」と表記する）であるが、その大きな原因のひとつとして、観光マイカーや観光バスが集中することにより、渋滞が生じていることがあげられる。そのため、これらを解消するための手段として、3つの課題が考えられている。つまり、この施策の目標は、単に①や②によって渋滞を解消することにあるのではなく、③により、地区外からの公共交通のアクセスを地区外で自動車を停めさせ、地区内では自動車による観光から徒歩による観光へと観光行動を変化させることである。言い換えれば、東山区の観光交通全体を見直していくための施策であると言える。

③交通実験の内容と結果 ここからは、具体的な施策の内容について見ていきたい。上記の3つの課題との関連で言えば、a～dは①の流入抑制を目指した施策、eおよびfは②の円滑化にあたる施策、g～jは③の歩行者環境の整備のための施策である。

a PR によるマイカー流入抑制 観光客への PR は、ポスター、チラシ（新聞折込も含む）、インターネットの Web サイト、ラジオの交通情報、市の刊行物やミニコミ誌での紹介などの手段で行なわれた。資金面での制約から、新聞広告や雑誌広告は実現しにくく、主に独自に作成したポスター・チラシを観光客の立ち寄る施設に設置するという形式が取られている。PR された内容は、公共交通の利用促進（ポスターのみ）、パーク＆ライド施策（後述）について、大津市営駐車場利用についての3種類だった。パーク＆ライド施策の

内容についてのチラシでは、名神高速道路のインターチェンジ（IC）からパーク＆ライド駐車場までの移動方法と時間、また駐車場から観光施設までの移動手段や時間などについても書かれており、高速道路料金所等で配布された。情宣については、後に述べるパーク＆ライド駐車場の利用状況が芳しくなかったことから、研究会やアンケートなどでも、PR 不足が指摘されている。

b 事前依頼による観光バス流入抑制 交通対策研究会のメンバーであった、観光バス協会を通じて、交通実験の際に東大路の四条～五条間を避けるように要請がなされている。

c パーク＆ライドによる流入抑制 パーク＆ライドとは、マイカーで来た観光客が郊外の駐車場へ車を止め、そこから公共交通機関を利用して目的地へ向かうことである。このことによって、観光地への車の流入量を減らすことができる。今回の実験では、東山交通社会実験、嵐山交通対策と連携した独立の施策として、駐車場の確保、事前 PR、事前予約の受付、当日運営などが行なわれた。駐車場は京福電鉄三条口駅、JR 丹波口駅、地下鉄くいな橋駅の3駅の周辺地区に用意された。これら駐車場は工場などの駐車場を借り受けたものである（各駐車場の収容量、利用量は表Ⅲ-2-1を参照）。各駐車場の利用時間は9時～18時（入場は14時）、利用料金は1日1台100円としていた。

これら3地区の中でも、特にくいな橋駅周辺地区が、東山地区の実験における、主な駐車場とされている。また、今回の実験の「パーク＆ライド施策」とされたもの以外に、京阪電車浜大津駅周辺の天津市営駐車場にも同様のパーク＆ライド利用形態が用意された。こちらは、実験日だけでなく11月1日から12月5日まで行われ（その後年末年始にも同様に実施された）、利用料は1日1台につき500円で24時間利用することができた。というのも、こちらの駐車場は、大津市によって平時からそのように運用されており、期間中も運営費用は大津市持ちであった。

そのため、平時と異なったのは①このような利用形態についてのPR（宣伝）を行なったこと②京阪電車1日乗車券（駐車料金とセットで1000円）があったことの2点だった。この駐車場は、名神高速道路大津ICからは約5分の距離で、最寄の京阪浜大津駅からは、

京阪線、地下鉄東西線東山三条駅、市バス経由で東山地区へ向かうことができたが、京阪電車の無料券が市営地下鉄と乗り入れる御陵駅までしか利用できなかったことなどが第5回の研究会で指摘された。

d 渋滞情報、広域迂回情報の提供による迂回促進 これは、東大路通をはじめとして、渋滞情報の電光掲示板や、広域的な交通案内を含む標識が少ないという問題意識に基づく。混雑情報の提供については、仮設看板または垂れ幕を東大路沿いの7か所を含む計11か所に設置し、住民ボランティアが日本道路交通情報センターから5分おきに渋滞長情報を入手して、手動で掲示の変更を行なった。また、この仮設看板(垂れ幕)には、同時に他の道路への迂回指示も記載していた。現場の判断ではなく道路交通情報センターからの情報を用いるのは、他の渋滞情報の電光掲示板との整合性を保ち、混乱を回避するためである。迂回情報の提供は、道路案内標識への広域案内情報の追加という形でも行われた。具体的には、計8か所の道路案内標識へ「名神」の案内を追加して、東山三条以北から東大路を経由して名神高速京都南IC・東ICへ向かう車を、それぞれ堀川通・三条通へ迂回させることで、混雑する東山四条～五条への流入量を減らすことを試みた。

e 駐車場満空(満車/空車)情報の提供による迂回促進 岡崎公園駐車場、ゼスト御池地下駐車場、円山駐車場、清水坂観光駐車場の4つの駐車場の満車/空車情報についてのもので、従来から設置されていた満空情報の案内看板に加えて、東大路沿い4か所を含む計6か所に新たに仮設看板を設置し、住民ボランティアの協力のもと、30分ごとに満空情報を手動で変更した。

f 路上駐停車の抑制 住民ボランティアの協力によって、スタッフジャンパーを着たスタッフが4日間延べ400人の体制でパトロールを行ない、路上駐車をしているドライバーにビラを配って回った。結果、4日間で延べ296台に声掛け、延べ50台にビラの挟み込みを行なった結果、「住民と行政のパートナーシップによる一体的な取り組みにより、迷惑駐車抑制に効果を発揮し、例年に比べて円滑な流れを確保」⁴⁾できたとしている。また、運送業者の荷捌き時の路上駐車の問題も生じていた。これに対しては、運送業者に午前中の空いている時間帯に荷捌きをすることを依頼したところ、協力するのは否かではないが午後の混雑する時

間帯に配達をやめてしまうと客がつかなくなるという返答があった。このため、東大路四条～五条間の商店に対して、配送時間を午前中に指定するよう要請を行なった。

また、タクシーの客待ち駐車については、タクシー協会が研究会の委員に含まれていたため、各タクシー会社に対して呼びかけを行なうよう依頼した。

g シャトルバスの運行 シャトルバスは、JR 京都駅～五条坂～五条京阪前～烏丸五条～京都駅の区間で運行された。東大路北行きは、南行きと比較して余裕があることが実験でわかっていたため、シャトルバスは反時計回りのルートのみで運行することになった。運賃は220円で他の均一区間のバスと同一だった。

h 歩行者案内の充実 地区内では自動車による移動から、徒歩による移動へと転換をうながすため、歩行者の便益を高める施策として、表面には周辺地図、裏面には最寄駅までの案内とシャトルバスの案内が掲載された周辺地図の案内チラシを配布した。また、電柱に周辺寺社へ誘導する案内情報(矢印)を設置した。

i 市バス職員によるバス停での案内 バスの停車時間短縮やバス停付近での観光客の滞留を防ぐため、バス停に市バス職員の配置を要請し、職員が乗車待ちの観光客の整理や、案内を行なった。

j ガードマン、警察官による交通整理 歩行者の安全を高めるため、特に混雑する東山五条の交差点にガードマンおよび警察官を配置し、交通整理などを行なった。**④交通実験全体の結果** 今回の交通社会実験の目標は、TDM 施策の実施によって渋滞を抑えることにあった。このため、実験全体の結果は、渋滞長・自動車移動の所要時間の前年度比較およびアンケートによる評価から見ていくことになる。ここでは、実験の事務局が第5回、第6回の交通対策研究会で発表した実験結果と独自調査で得たデータをもとに、交通実験全体の結果について見ていきたい。

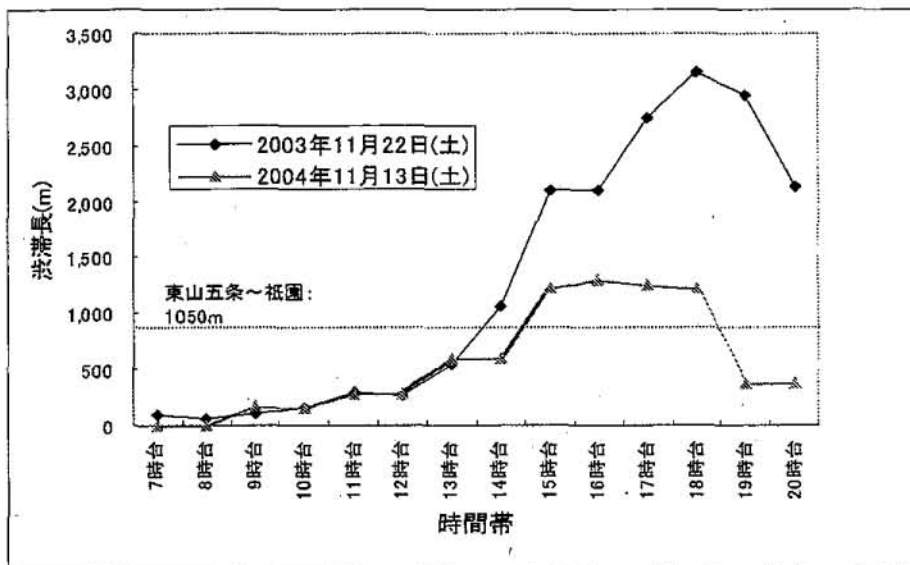
a 渋滞長などの変化(事務局調査) まず渋滞長の変化について見ていくと、実験が行なわれていない2003年11月22日(土)に比べ、実験が行なわれた2004年11月13日(土)では、渋滞はあるものの、東大路南行きの最大渋滞長が短縮していることがわかる(図Ⅲ-2-1)。次に、南行きの自動車移動にかかる所要時間の変化についても示され、東大路通りについて

は、所要時間が短縮されていることがわかる（図Ⅲ-2-2）。

この渋滞長の変化は、交通実験の影響によるものだろうか。第5回の交通対策研究会では、観光客流入のピークにはまだ早い11月13日（土）が選ばれていることが問題になった。前年度のデータは、特に混雑した日として記憶に残る11月下旬の休日である一方で、今年の11月13日当日は曇天でもあり、交通実験に参加し、実際に東大路通り沿いで路上駐車取締りをしていただ住民としては、そもそも車両の絶対数が少ないという実感があったのである。これに対して、事務局

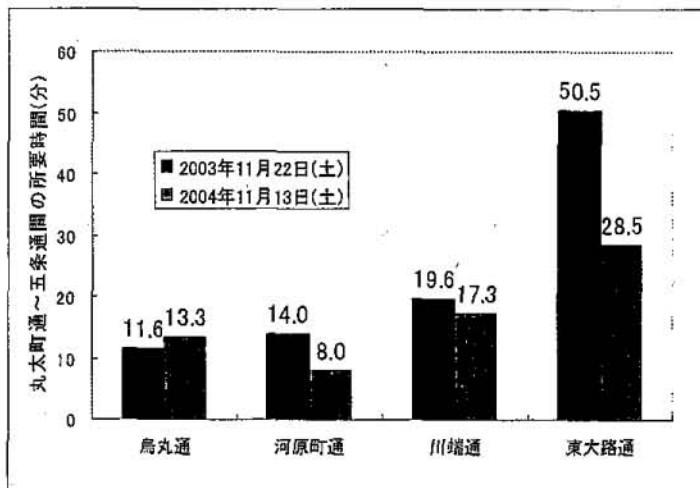
側では、名神高速道路のIC出口交通量が前年比で多いこと、東大路通の南行きカウント交通量（祇園交差点）が、7時～21時の14時間累計で8,107台（2003年11月22日）→10,146台（2004年11月13日）と増加していることをもって、事実としては車両の絶対量はむしろ多かったとしている（他の3本の南北の通りを含めた総交通量は図Ⅲ-2-3に、1時間ごとの推移は図Ⅲ-2-4に引用する）。しかし、実際に20日（土）、21日（日）に調査が行なわれていないことから、住民に対する説得力は欠いていた。

図Ⅲ-2-1 東大路通南行きの渋滞長（東山五条交差点先頭）



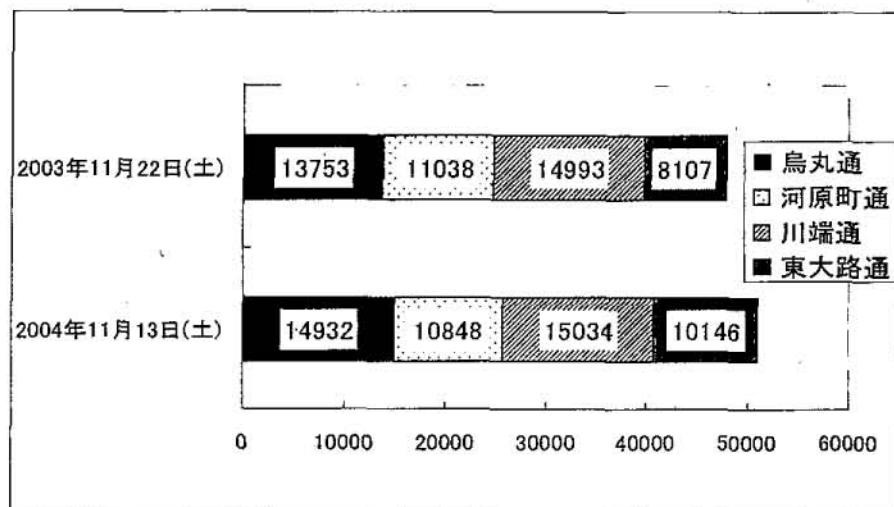
（資料）第6回交通対策研究会資料82ページのグラフの元データから作成（提供・京都市交通政策課）。

図Ⅲ-2-2 南北道路における南行き所要時間の年次比較（15時台）



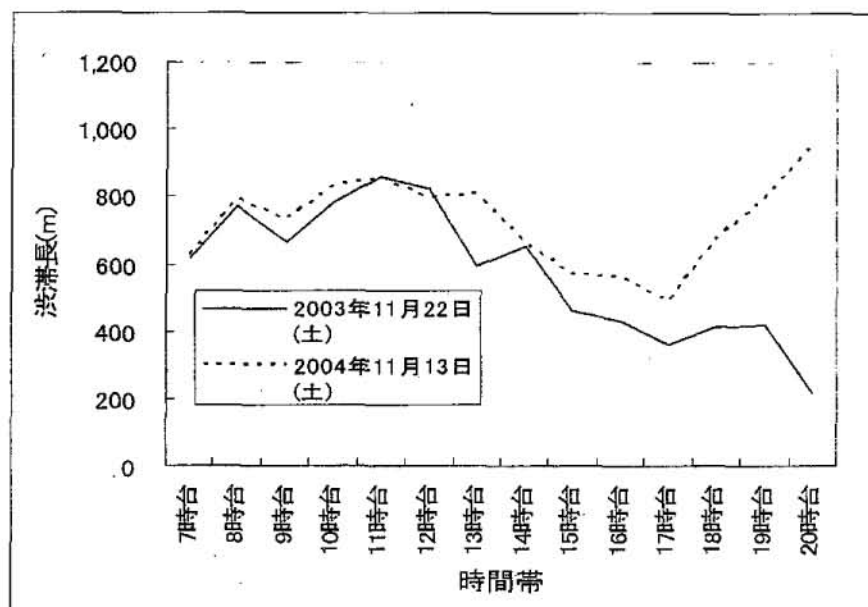
（資料）第6回交通対策研究会資料84ページ。

図Ⅲ-2-3 東山地区南北道路の南行き交通量比較



(資料) 第6回交通対策研究会資料4 ページ。

図Ⅲ-2-4 東大路通り南行き交通量 (祇園交差点)



(資料) 第6回交通対策研究会資料5 ページのグラフの元データから作成 (提供・京都市交通政策課)。

b 渋滞長などの変化 (独自調査) 幸い筆者は、2003年11月23日(日)および2004年11月21日(日)の交通量のデータを入手することができた。以下に述べるデータの性質と調査日の違いから、事務局の調査とは若干異なるものの、このデータによって実際の交通量と渋滞長について検証してみたい。このデータは京都府警交通管制センターが蓄積しているもので、交差点の車両感知機を介して1時間ごとの交通量と最大

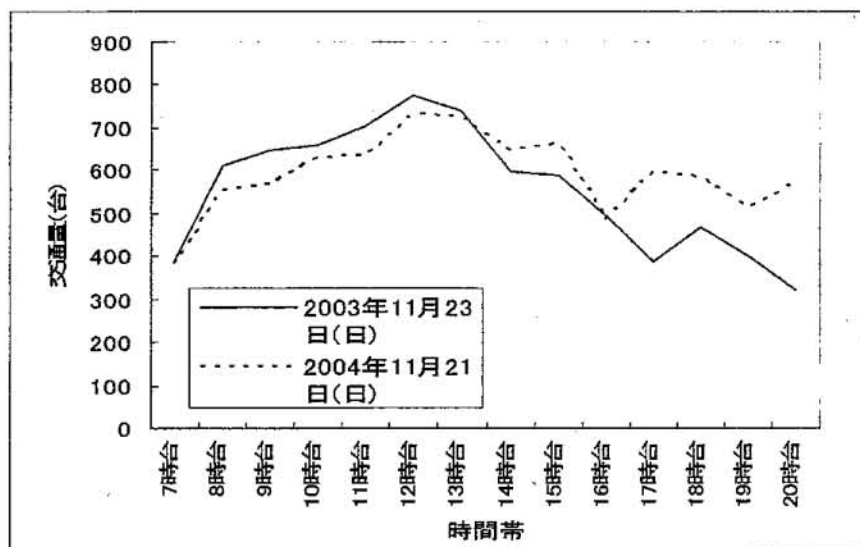
渋滞長を測定し、平時は信号制御などに用いられているものである。まず実験の事務局が調査した祇園石段下交差点の南行き交通量を比較してみると、7時～21時の14時間累計の交通量では、7,780台(2003年11月23日)→8,274台(2004年11月21日)とやや増加していることがわかる。また、1時間ごとの交通量の推移では、渋滞の影響が強い2003年は17時台から21時台でいくぶん落ち込みがあり、また22時台以降

で順次解消している点が異なるが、平均して見れば交通量に大きな変化はない（図Ⅲ－２－５）。

さらに、視点を東山五条交差点に移し、最大渋滞長の変化を見ていきたい。東山五条の南行き交通量は、7,040 台（2003 年 11 月 23 日）→8,725 台（2004 年 11 月 21 日）と、祇園石段下交差点と同様に増加

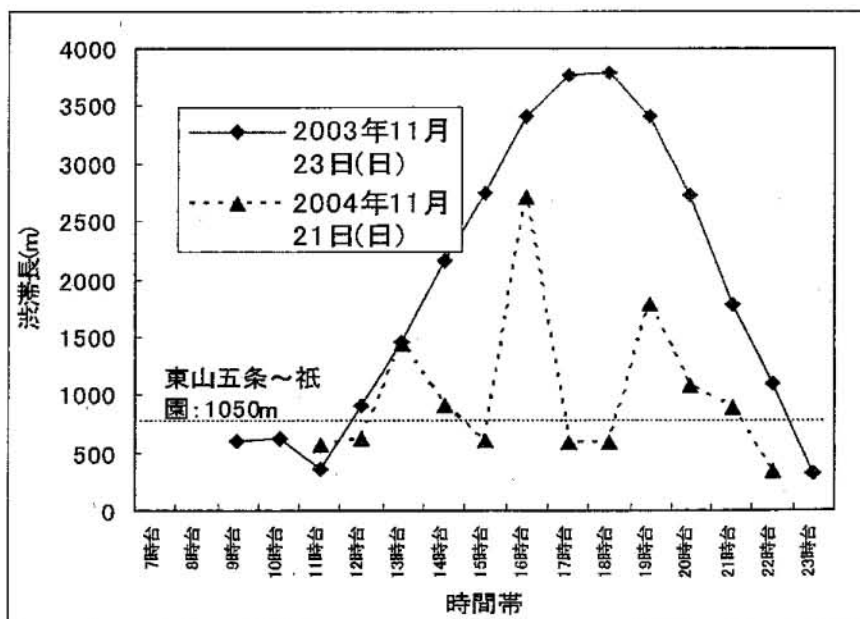
している。このもとで、1 時間ごとの最大渋滞長の推移を見てみると、実験期間中の 2004 年 11 月 21 日では、断続的に最大 2.7km までの渋滞は見られるものの、実験実施前の前年のデータに比較して大幅に改善していることがわかる（図Ⅲ－２－６）。

図Ⅲ－２－５ 東大路南行き交通量の時間帯推移（祇園交差点）



（資料）京都府警交通管制センター資料より。

図Ⅲ－２－６ 東大路南行きの渋滞長の推移



（資料）京都府警交通管制センター資料より。

以上の検証によって、交通社会実験の実施期間は、車両の絶対数（交通量）においては増加しているものの、円滑な流れが確保できているために、渋滞はある程度解消していることがわかった。この結果について、今度は、この渋滞長の短縮は交通実験の影響によるものであることを仮定し、具体的にどの施策がどの程度影響を及ぼしたのかを考えてみたい。

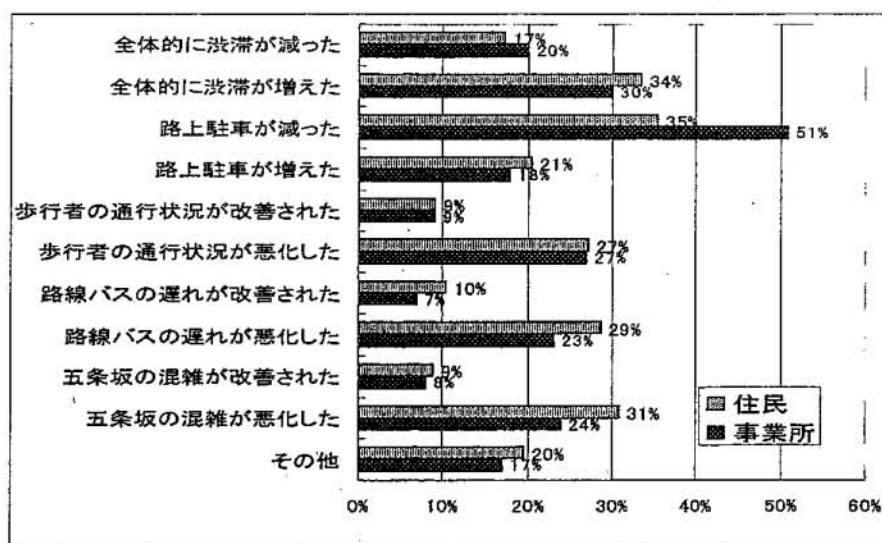
先に述べたように、交通実験の実施メニューは、11月13日（土）、14日（日）と20日（土）、21日（日）では多少異なっている。中心施策は前者2日間のみとされ、混雑状況・迂回ルートに関する情報提供と、駐車場満空情報の提供は行なわれていない（実際には、道路案内標識上の広域迂回ルート情報は貼り付けたままであった）。残るはパーク＆ライド、路上駐停車の抑制などの施策だが、流入量が増加しているもとで渋滞長が短縮していることを考え合わせると、実験の3つの課題のうち、①流入抑制に成功して渋滞が解消したというよりは、②域内移動の円滑化の影響、つまり路上駐停車の抑制の効果が表れたと見るほうが妥当性が高い（もちろん、①流入抑制の効果によってこれ以上に流入量が増えなかったために、既存のキャパシティ＝交通容量でさばき切れたと考えることもできる。自動車の流量は、流入量や路上駐停車の有無のみではなく、左右折車両と直進車両との比率、信号や交差点の状態、

バスの停留所での一時停車、交通整理の有無などによっても影響されるため、ひとつの原因に帰着させることはできない）。

このことは、実験全体の方向性にも関わってくる大きな問題を含んでいる。この実験の本来の趣旨は、マイカー観光から公共交通と徒歩を移動手段とした観光への転換をはかることで、東山地区の交通渋滞を解消していくというものだった。しかし、今回の実験が結果としてもったイメージが、行楽期でも東大路の渋滞が解消可能で、マイカーでもすいすい移動できるということになってしまうと、社会的には流入抑止やマイカーから公共交通への転換につながっていかない。この問題については次節で詳しく述べるとして、ここではひとまず、住民の評価に移る。

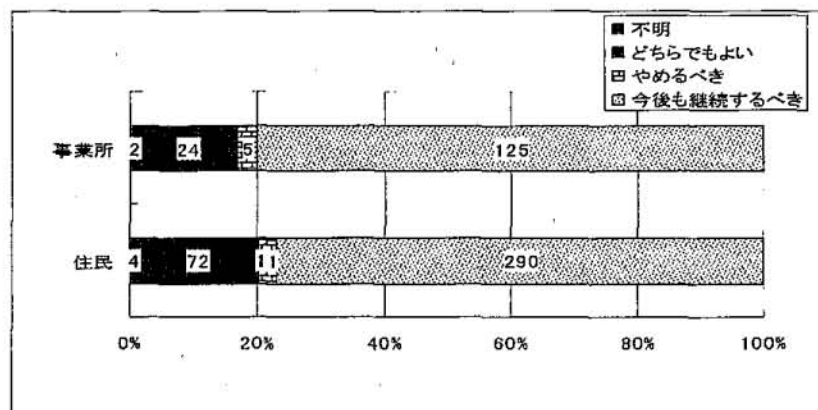
c 実験への住民評価 今回の交通実験では、地元住民および事業者に対するアンケートも併せて実施している。まず住民意識調査では、実験実施中の東山地区の状況について、全体渋滞・歩行者の通行状況・路線バスの遅れ・五条坂の混雑については、悪化したとの印象の方が改善したとの印象に比べて大きく出ている。路上駐停車についてのみ、改善したとの印象が勝っており、若干、渋滞長などのデータとのズレが見られる（図Ⅲ-2-7）。他方で、継続意向については、今後も継続するべきとの意見が8割弱に及んでいる（図Ⅲ-2-8）。

図Ⅲ-2-7 実験実施中の東山区の状況



（資料）第6回研究会資料3、16 ページの図による。

図Ⅲ-2-8 実験の継続意向

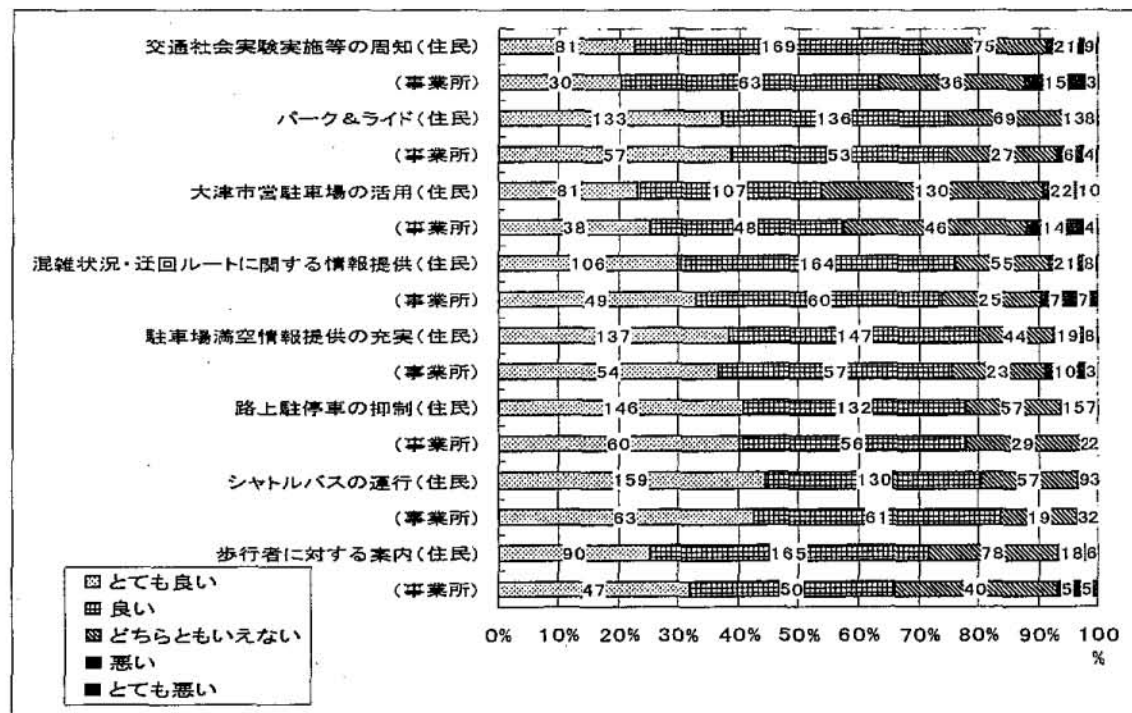


(資料)第6回研究会資料3、13 ページ 16 ページの図による。

個別施策への評価は、五段階評価で、とても良い・良いとの好意的な意見が 53.7 パーセントから 80.7 パーセントの間で推移しており、特にパーク＆ライド、混雑状況・迂回ルートに関する情報提供、駐車場満空情報の充実、路上駐停車の抑制、シャトルバスの運行は評価が高い(図Ⅲ-2-9)。事業者意識調査では、実験実施中の状況は、実験実施中の状

況は、住民意識調査と同様に、路上駐停車以外は改善されたとの印象が低い、東大路通・五条坂沿道の事業者で見ると、渋滞の解消や歩行者の通行状況について改善したとの印象も見られる。また、継続実施に関しては8割が支持、個別施策への評価では、5段階評価で良い方から2つを選択した人が 57.3 パーセントから 83.8 パーセントであり、住民意識調査と同様の施策項目は評価が高い。

図Ⅲ-2-9 個別施策への評価



(資料)第6回研究会資料3、14 ページの図による。

d 結論(事務局) 以上の結果を受けて、実験の事務局では、個別施策についての評価と検討課題(前述)をあげるとともに、全体としては「交通社会実験では、地元住民や事業所からの多大なる支援の下、地元および関係機関との連携・協働によって、各種施策を実施することができ、東山地区の交通環境改善に一定の効果を発揮できた」⁵⁾としている。また、今後の取り組み方針として、パーク&ライドの利便性の向上をはかる、各項目の交通施策としての実施に向けた可能性・有効性を見極めを行う、観光バスの通行抑制や五条坂の流入抑制などにも地元の合意のもと取り組む、研究会や作業部会を継続実施するなどの点を挙げている。

注)

1) この部分の既述は、国土交通省道路局の Web サイトを参考にしている。

(<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/tdm/Top03-01-01.html>)

2) この社会実験についても、国土交通省道路局が、1999 年度から、先進性や当該地域以外の地域への適用可能性などを基準として、社会実験を実施する地方自治体・NPO などを公募し、資金の援助等を行っている。

3) 第 5 回東山交通対策研究会資料、「実施施策の実施状況と実験実施時の交通状況の概要について」、1 ページ。

4) 同上資料、37 ページ。

5) 第 6 回東山交通対策研究会資料、「東山交通社会実験の実施結果と今後の検討課題について」、98 ページ。続く部分の既述も、このページにもとづく。



交通実験の様子。

3 節 今後の交通問題の対策について

本節では、ここまでの展開を受け、東山区、特に清水地区の交通問題の解決の方向性についていくつか提示してゆきたい。

[1] 独自アンケートの集計結果より

私たちが独自に実施したアンケートでは、清水地区の住民および事業経営者に対して、東山区の交通社会実験について調査を行った¹⁾。選択回答方式で、認知度や満足度、今回の交通実験との関わり、今後への参加意向を求め、自由回答欄では、今後の実験への意見、一般的な交通問題に対する意見について調査を行っている。

この独自アンケートでは、実施地区が実験の事務局と異なっているために、結果に違いが生じてきており、また、そのことによって、交通社会実験に関わった地域の中で、清水地区の特徴が見えてくることにもなる。

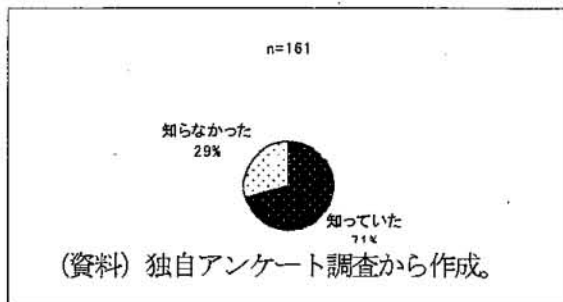
①「実験」を知っていたか まず今回の実験の認知については、約 7 割の住民・事業経営者が「知っていた」と答えた(図Ⅲ-3-1)。また、いつごろ知ったかとの質問については、2 割が 6 月以前、4 割強が 6~10 月、3 割弱が 11 月 1 日~12 日(実験開始前)と答え、実験中・実験後に知ったという人も 1 割いた(図Ⅲ-3-2)。このうち、6 月以前とは、第 1 回研究会が開かれる以前で、区や市の広報などにも掲載される前にあたる。別の項目で知った媒体についても質問をしており、それとの対応関係を見ていくと、全体的に新聞・雑誌から情報を得たケースが多い。それ以外では、6 月以前に知ったという人は町内会・商店街の集まりで知ったケースが多く、6 月~10 月に知った人は、回覧板、町内会・商店街の集まりから情報を得ている。11 月中の実験前に知ったという人の手段は、チラシ、回覧板、ポスターなどである(表Ⅲ-3-1)。

選択回答欄の集計は以上のようなものだったが、次に自由回答欄(今後の「実験」への意見、交通問題への意見)を見てみると、上記の選択回答で「知っていた」と答えた住民の中にも「事前に実験内容について詳しく知りたかった」という意見が目についた。また、広報等で公開された情報をもとに、五

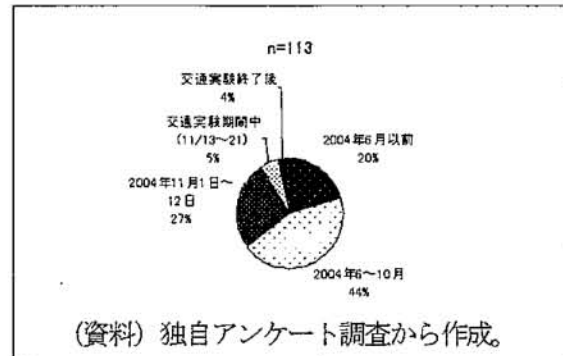
条坂でも路上駐車取締りを行われると考えた住民が「毎週土日祭日に自宅の前に違法駐車している近所の車があるが、一度もパトロールにこられませんでした（市民新聞には、違法駐車のパトロール強化と書かれていました）」と書き込んでいるケースもあった。後者はもちろん、単純な勘違いの問題とも言えるが、市および区の広報に掲載された情報では、取

り締まりその他をどの地区で行うかが明確ではなく、「パトロール強化」との表記を見た住民が、日ごろからの悩みと結びつけて考えるのは自然なことである。どのような目標に基づいて、どの道路・どの地区で施策を行うのかをわかりやすく広報することが求められていると言える。

図Ⅲ－３－１ 交通実験を知っていたか



図Ⅲ－３－２ 交通実験をいつ知ったか



表Ⅲ－３－１ 交通実験を知った時期と媒体

		中段 回答数	知った媒体		
		下段 %	1位	2位	3位
交通実験を知った時期	合計	113 100	新聞・雑誌 48 42.5	回覧板 27 23.9	町内会・商店街の集まり 26 23
	2004年6月以前	23 100	町内会・商店街の集まり 11 47.8	新聞・雑誌 10 43.5	家族・知人から 5 21.7
	2004年6～10月	50 100	新聞・雑誌 23 46	回覧板 16 32	町内会・商店街の集まり 11 22
	2004年11月1日～12月12日	30 100	新聞・雑誌 13 43.3	チラシ 9 30	回覧板 6 20
	交通実験期間中	6 100	実際に見て 3 50	その他 2 33.3	※1
	交通実験終了後	4 100	※2		

(資料) 独自アンケート調査から作成。

その一方で、「今後実験を行うならばどうすべきか」との質問に対する回答では、「実験」の手法や内容について把握しており、施策内容の改善等を求める回答も多くあった。それについては、次の項目で述べる。

②「実験」内容への評価 また、今回の実験に対する満足度は、「どちらでもない」～「やや不満」に集中し、「非常に満足」～「やや満足」は合計しても1割強にとどまった（図Ⅲ-3-3）。前節で紹介した、実験事務局実施のアンケート調査では、5段階評価の上位2段階を合計して8割程度の支持を得る施策もあるなど、実験の個別施策に対する評価は比較的高く出ている。独自アンケートでは、実験全体への評価を求めているため、比較の際は注意が必要であるが、非常に満足と満足を含わせても1割強、どちらでもないが5割を占めるなど、評価としては比較的低いと考えられる。

この違いはどこから来ているのか。いずれのアンケートも実験結果が住民に公開される以前ということで、アンケートの実施時期の差はほぼ無視できることを考え合わせると、情報量の差が表れたと見ることができる。評価はマスメディアによる情報と実際に見聞した東大路通の状況によっていると考えられるが、独自アンケートの対象である清水地区の住民・事業者にとっては、東大路通沿いの住民と比較して、東大路通り沿いの渋滞状況や路上駐車状況を見る機会が相対的に少なかったと考えられる。また、独自アンケートの回答者には、実際に路上で取り締まりを行ったメンバーがほとんど含まれていないことから、そのことがうかがえる。さらに、この個別施策についての評価（事務局実施アンケート）は、アンケート実施時点では、実施結果のデータが公開されておらず、実施結果よりも実施内容をもとに評価された面が大きいと考えられ、実施時の状況に対する評価が低かったことを考え合わせると、より広い範囲を対象とした事務局実施のアンケートについても、実験全体の評価の設問を導入していたならば、低く出た可能性がある。

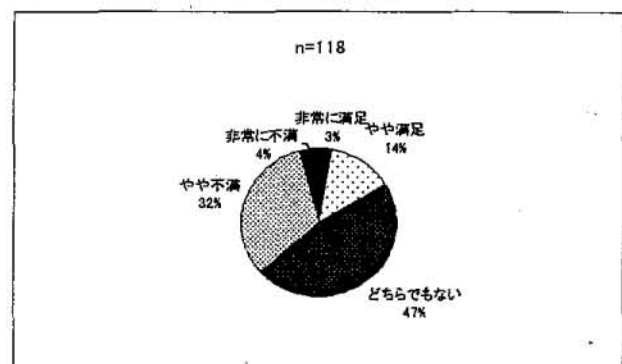
評価に際して、アンケートの時点では、実験結果についての広報は行われていなかった。しかし、地域住民の交通問題に対する日常からの関心の高さや、

先行して嵐山地区で交通対策が行われていたこともあり、交通対策の手法を把握した上での今回の「実験」の評価も見られた。以下では、自由回答を追っていくことで、上述の「評価」の内実について見ていきたい。

まず「今後実験を行うならばどうすべきか」との質問に対する答えについて見ていく。この欄への回答には、今回の「実験」のようなTDM施策では根本的な解決にはならないので駐車場の増設やバイパスの設置などすべきだという意見や、実験をすることによって観光客が来なくなってしまうのではないかという意見など、そもそも実験（施策）をすることに対する否定的な意見が数件目についていたが、多くは交通実験の各項目に対する改善意見や不十分な点の指摘だった。後者の改善意見・指摘の中では、特に東大路通や松原通および五条坂の東大路以東への交通規制への意見が多く、その他には以下のような意見も見られた。

- ・観光客へのPR不足
- ・実験中の渋滞量について（「実験中車の交通量は変わらず、五条通～東へ清水寺の方への道は車が動かず、大変困りました」など）
- ・パーク＆ライド駐車場が不便であること
- ・駐車場案内の不足
- ・松原通および五条坂の東大路以東での路上駐車取り締まりがなかったこと
- ・運送業者やタクシーの路上駐車および待機について
- ・シャトルバスの運行期間延長の要望

図Ⅲ-3-3 交通実験の満足度



（資料）独自アンケート調査から作成。

③「実験」への参加方式と今後の参加意向 実験への参加方式（複数回答）では、不参加が最も多く、有効な回答数に対する比率で8割弱を占め、「住民意識調査に回答した」がその他に交通整理への参加、チラシの配布、交通整理などで参加したのは数名にとどまった（表Ⅲ-3-2）。Ⅱ章でも述べられている通り、今回の調査の対象地域は、清水寺周辺の商店街、清水4丁目の住宅を対象としたものであり、居住のみの人と事業を営む人との比率は、およそ4対5であった。また、事業者の中で観光客を対象とした小売・飲食業を営む者の割合は約8割である。事業者においては、実験の行われる時期は、特に観光客を相手にした商売においては「かきいれ時」にあたる時期であり、実験に対して実際に人を拠出することは難しいことから、このような結果になっていると考えられる。また、居住のみの人については、前述のように元学区を基準とした自治会経由での参加者がほとんどであり、清水学区の中でも、特に清水4丁目の住民はあまり参加していなかったことがうかがえる。

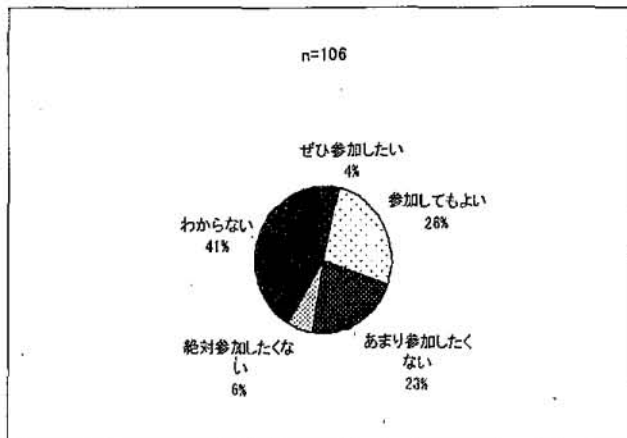
また、次回への参加意向は、「参加してもよい」「ぜひ参加したい」が約3割である。で、「あまり参加したくない」「絶対参加したくない」が合わせて約3割。「わからない」が約4割であった（図Ⅲ-3-4）。

表Ⅲ-3-2 交通実験への関わり（複数回答）

	件数	%
合計	106	100
チラシを配った	2	2
路上駐車の見回りをした	2	2
交通整理	3	3
交通対策研究会のメンバーだった	2	2
住民意識調査に回答した	26	24
何もしていない	68	61
その他	7	6

（資料）独自アンケート調査から作成。

図Ⅲ-3-4 今後の交通実験への参加意向



（資料）独自アンケート調査から作成。

〔2〕 今後の交通問題の解決の方向について

①今後の交通実験／交通施策のあり方について

今後、東山区の交通施策については、数度実験を行った後、実現可能な施策を取捨選択し、継続的な施策として確定していくことになる。嵐山地区の交通施策についても、2001年、2002年と2年にわたって社会実験が行われた後、2003年以降は交通施策として実験された施策が形を少し変え、行われてきている。嵐山地区では、施策化にあたって、交通対策研究会と作業部会は継続して行われてきているが、施策の内容は、11月の2度の週末に行われてきた長辻通りのトランジットモール施策が、施策化にあたって、11月のすべての週末における一方通行規制に形を変えている。この項目では、東山交通対策研究会で交わされた議論をもとに、今後の交通実験・交通施策のあり方について検討したい。

a 実験全体の方向性について①ハード整備かソフトなTDMか 実験（施策）全体の方向性としてまず問題となるのが、交通問題の解決を、今回のようなハード整備を極力伴わないTDM施策に求めるべきか、やはり駐車場の拡充などを視野に入れていくかという問題である。混雑する東大路付近に駐車場を設けるという意見は支持されにくい、域外に駐車場を設けることが可能であっても、そうではなく、むしろ公共交通への転換をはかり「歩くまち」というメッセージ性を強化することに重点を置くべきで

あるという議論がある。

b 実験全体の方向性について②実験全体のもつメッセージ性について 前節で交通実験の結果を述べたが、今回の交通実験においては、データ上渋滞の解消が認められるものの、それは流入抑制よりも路上駐車抑制による移動の円滑化に負うところが大きいと考えられる。しかし、本来の実験の目的に沿って考えれば、このことは必ずしも効果的なメッセージを持つものではない。また、路上駐停車の抑制によって東大路通の片側2車線を有効に活用することができたとしても、流入量が一定以上になれば、また元通りの渋滞がはじまってしまう。路上駐停車の抑制が、400名に上る住民協力に依っていることを考え合わせると、結果としてさらに流入量を増やしてしまうことになってしまえば、あるいはそうならなくとも、施策の効果としてマイカー観光を減らすという目的が果たせなければ、住民の理解も得にくい。このことに対しては、東山区は駐車場が少なく、道路も渋滞するためにマイカー観光に適さないということを、メディア等を通じて積極的にPRする（「マイカー観光は地獄どすえ」というキャッチフレーズが研究会であがった）、五条坂の交通規制など抜本的な施策を行っていく、などして、「歩くまち」という施策の姿勢を強くアピールしていくことが議論としてあがっている。

c 清水地区の駐車場の利用制限について 五条坂の交通規制以外に、清水市営駐車場（清水坂観光駐車場）を期間中は利用停止にすべきである、あるいはタクシーや観光バスに利用を限定すべきであるという意見がある。これには、五条坂（東大路以東）への観光マイカーの流入をなくすことで五条坂（東大路以東）の歩行環境を良くする、観光客に対しての、「清水地区へはマイカーで来て欲しくない」というメッセージ性を強化する、などの目的がある。しかし、これに対しては、マイカー観光客の方が購買額が大きいという想定があるために、商店街の反発もある。また、清水地区には、市営駐車場のみではなく民間の駐車場も数か所あり、そちらとの調整の問題もある。今回の実験の施策メニューの素案にも、「清水坂観光駐車場のバス・タクシー専用化」が含まれていたが、民間駐車場と区分した案内が難しい、

自家用車駐車スペースの代替スペース確保が困難、などの理由で今回の「実験」からは外されていた²⁾。

d パーク&ライドの期間拡大と利便性の向上について パーク&ライド駐車場の利用を促進するためにはPRを工夫すること、毎年同じ時期に継続して実施をしていくこと、実施期間を拡大していくことなどを通して、利便性を向上させていくことと、観光客の意識に定着させていくことが重要である。実施期間を拡大することのメリットは、11月の第2、第3週末という実施の仕方よりも、11月の全ての土日に実施されている、という方式の方が、観光客にとってわかりやすいということにある。また、前述のように、今回の利用者の中では、実施時間の延長の要望が多く見られた。この件に関しては、今回実施された大津市営駐車場のパーク&ライド利用は、新たな試みといえる。大津以外の3つのパーク&ライド駐車場は、民間用地を休日のみ借り受けた形をとっており、時間・期間を拡大した場合に、管理コストが増える、平日までに撤収ができなくなる可能性があるなどの問題点はあるが、研究会でも、ぜひ実現させるべきという意見があった。第5回、第6回の研究会では、パーク&ライド駐車場の利便性の向上の観点から、上記のことに加えて、特に利用のインセンティブという面での議論がなされている。具体的にインセンティブを高める方法としては、今回、大津市営駐車場で販売された企画切符のようなものを、より利便性を向上させる形で導入することや、嵐山地区対象のP&R駐車場では既に実施されているように、商店街で利用できるクーポン券を配布することなどがある。

②交通容量面（ハード面）での整備の可能性 道路の拡幅やバイパスの整備、観光客向けの駐車場整備であるが、資金面、用地の確保面で大きな障害がある。アンケートに多くあった、電線の地中化も、現段階では2007年以降二年坂～産寧坂地域では埋設がなされることになっているが、松原通や五条坂の東大路以東については未定である。また、数年前に京都新聞が旧建設省の発表を記事にし、地元の大きな期待を集めている五条通の地下駐車場についても、地盤沈下や水質汚染なども含めた掘削工事のコストが膨大である一方で、清水坂の市営駐車場に対する

補完的な位置づけでしかなくなるとのことで、国の出足も鈍く、実現への見通しは暗い。

しかし、すぐにはハード面での整備には直結しないものの、渋滞解消へ向けた資金面での取り組みは「東山3K協力金会議（仮称）」という形で行われようとしている。3Kとは、観光・交通・環境のそれぞれ頭文字に由来し、それぞれに関する東山区の課題（観光トイレ貸し出しへの助成金拠出や観光案内の設置、交通—交通誘導員の配置、環境—ゴミ箱の設置、など）を意味している。この組織は、これらの課題解決のために、東山区役所まちづくり推進課の呼びかけで、東山区の神社仏閣や企業・団体などが協力金を拠出し投資していこうとする、京都市では初めてのタイプのまちづくり組織である。

「（2004年12月22日現在）清水寺や高台寺、建仁寺など約20団体が内諾、最終的に約40団体の参加を目指して」おり、「協力金は1団体あたり年間300万～10万円程度年間予算は2,500万～3,000万円の見込み」（『京都新聞』夕刊 2004年12月22日付）であるという。また以前寺社から猛反発を受け、実施に至らなかった「古都税」とは異なり、寺社も協力姿勢にあるという。今後、交通施策や駐車場確保などの資金源として、また、地域内の各団体や寺社と行政とのコミュニケーションをはかり協力体制を維持していく場としても活用されていくことが望まれる。

また一方で、私有地を提供する形で交通問題の解消に寄与している例もある。東山五条交差点から五条坂を東に入っていくと、路上に何本か電柱があり、観光バスなどの大型車がすれ違う際に、一方が電柱の手前で待たねばならず、車両前方に不要な空間が空いてしまっていたが、この電柱の一部を、五条坂陶磁器会館駐車場の敷地内に移設した例がそれである。

〔3〕 まとめ

清水地区には、交通に関わる問題といっても、一口にはくくれない様々な問題があった。特にこの地区の特殊性は、観光のハイシーズンにおける観光自動車の集中という点にあり、そこで生じる大渋滞や歩行者環境の悪化に対する対策として、東山交通対

策（東山交通社会実験）が行われた。この対策はTDM 施策の手法に則ったもので、ハード整備を極力伴わず、交通需要を管理することによって渋滞を解消し、歩行者環境を整備するためのものであった。この交通対策（交通社会実験）の結果、一定程度渋滞の解消がなされたが、それは、必ずしも実験の本旨である流入抑制や観光行動の転換にもとづくものではなかった。また、住民に対しても、渋滞の解消や歩行者環境の改善の印象を与えられなかった。しかし他方では、継続実施に対する要望は大きく、個別施策についての評価は高くも出ている。これを受け、今後の対策のあり方としては、ハード面での大規模な整備が難しく、また、必ずしも望ましいことであるのかにも議論の余地がある以上、交通対策（交通社会実験）の方向性を正しく定めるとともに、有効性の高い施策を実施していくことが求められてくるだろう。

本項では最後に、以上の文脈にそって、今後の交通対策のあり方についての私見を簡単に述べたい。

まず、期間中の渋滞を解消するのみではなく、観光客の観光行動の変化に結び付けていき、持続的に観光用自動車が集申しにくくなるような環境を作っていくことが重要である。今回の実験では、実際に渋滞は減少したが、それは流入抑制に基づくものであったとは言いにくいし、観光客に対して、清水地区への自動車での来訪を避けるように十分なアピールができたとも考えにくい。観光客の観光行動全体を視野に入れ、自動車による観光を公共交通に転換してゆくため、施策の有効性の増進や定着化をはかっていく必要がある。

具体的なアイディアとして考えられるのは、ホテル駐車場と連携してのパーク＆ライドや、私鉄とシャトルバスの連携、観光行動に合わせた案内などである。例えば、ホテル駐車場を利用したパーク＆ライド ホテル駐車場を利用してパーク＆ライドを行う場合は、商店街の協力を得て、みやげ物のホテル配送などを一方で用意し、手ぶらで歩きやすい環境を整えることも利用インセンティブを高めるだろう。また、配送費との兼ね合いがあるため、小規模での実施の場合はコストが先行することも考えられるが、

自動車で地域内まで来ていなくとも、みやげ物を買
いやすくなるため、みやげ物に対する需要を拡大す
る可能性がある。また、観光客は1日のすべてを清
水地区で過ごすとは限らない。観光客の他の観光地
への移動状況を調査し、観光客の動向に合わせた公
共交通の利用方法を示したマップや、実際にシャト
ルバス等の臨時交通の配置などを行うことにより、
公共交通や徒歩といった移動手段についても、自動
車交通に拮抗しうる、より高い利便性を与えること
ができる。

また、上で述べたように、交通規制の実施クーポ
ンや公共交通チケット等の配布によるパーク&ライ
ド駐車場の利用インセンティブの向上、パーク&ラ
イド企画の期間・実施時間拡大による利便性向上・
定着化をはかってゆくことや、清水市営駐車場の利
用制限や五条坂の通行制限によって歩行者環境の整
備を実質化してゆくことも必要である。

しかし、以上のような理想を語るだけでは、実現
性は薄いだろう。観光客の観光行動を変える、とい
った場合に、それは観光客を対象とした商売に対し
て影響を及ぼす可能性があるため慎重な議論の積み
重ねを要する。しかも、清水市営駐車場の利用制限
に伴う観光客対象の店舗の売上の変化、といった「影
響」について、実感を超えるデータによって多寡を
示すことが難しいという事情もある。とはいえ、施
策としての定着化は前提せず、多少大掛かりなこと

についても行ってしまえるのが単発の「実験」の強
みでもあるため、交通規制などについては、実際に
行ってみて、評価や判断は事後的に行うという姿勢
は保っていくべきである。また、上で「具体的なア
イディア」として挙げたように、積極的に観光客の
観光行動の変化に対応させる形で、観光業のあり方
を転換してゆくことも、今後必要になってくるだろ
う。本章2節冒頭で述べたように、観光シーズンの
ピーク期における交通集中によって、観光客にとっ
ての清水地区の魅力が低下しているということは十
分に考えられる。現段階から、快適な観光地を目指
す工夫をし、積極的に清水地区における観光のあり
方を提示していくことも必要だろう。

いずれにせよ、様々な立場や利害関係を調整しな
がら、今後も清水地区はじめ東山区の交通問題の改
善へ向けて、継続的で粘り強い取り組みが行われる
ことに期待したい。

注)

- 1) 独自アンケートの実施状況や質問項目、結果に
ついては第Ⅰ章および他の章も参照。特にアン
ケートの配布・回収要領については第Ⅰ章を参
照。
- 2) 東山交通対策研究会、第2回作業部会資料、2
ページ。



五条坂の駐車場。

IV 「住」と生活

これまでは観光・交通という外在的側面から清水寺周辺の問題をみてきた。この章では東山区に内在する問題を、高齢化、治安、買い物という生活に関わる点から検証していきたいと思う。

1節 高齢化問題

[1] 東山区の高齢化

まずは表IV-1-1を見てほしい。京都市内の老年人口構成比は各区ごとに15.3～24.4%の値をとっているなかで、東山区では28.2%と際立って高い数値を示している。2000年度の国勢調査による日本全体の65歳以上の割合は19.6%となっているので、これがいかに高い数値かわかるだろう。高齢人口に急激な変化はないが、年少人口が確実に減少しているのも特徴であるといえる。

表IV-1-1 行政区別人口構成比 (%)

	年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15～64歳)	老年人口 (65歳以上)
伏見区	13.9	68.3	17.8
西京区	15.3	69.4	15.3
右京区	12.9	67.7	19.4
南区	12.8	68.3	18.9
下京区	9.7	67.0	23.3
山科区	13.0	68.4	18.7
東山区	7.7	64.2	28.2
左京区	11.0	68.0	21.0
中京区	10.3	68.1	21.5
北区	12.0	67.0	21.0
上京区	9.6	66.0	24.4

(資料)「京都市人口統計(2005年1月)」から作成。

表IV-1-2によると、東山区の15歳未満の年少人口は、ここ10年で1,000人以上減少している。それに対して老年人口は1,000人近く増加しているのだ。京都の都市部の中でも一段と少子高齢化が進んでいる地域であることがわかる。また、調査対象地域である清水・六原学区は、東山区の中でも高い高齢化率を示している(表IV-1-3参照)。高齢者の単身世帯も多い。

表IV-1-2 東山区の少子高齢化傾向

年月次	総数	年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15～64歳)	老年人口 (65歳以上)
1992年	50,167	4,951	34,808	10,408
1993年	49,630	4,756	34,279	10,595
1994年	48,944	4,549	33,643	10,752
1995年	48,241	4,307	33,110	10,824
1996年	47,654	4,200	32,342	11,112
1997年	47,000	4,049	31,798	11,153
1998年	46,238	3,839	30,928	11,471
1999年	45,494	3,721	30,118	11,655
2000年	44,813	3,548	29,847	11,418
2001年	43,987	3,489	28,847	11,651
2002年	43,201	3,385	28,024	11,792
2003年	42,684	3,284	27,589	11,811
2004年	42,121	3,225	27,065	11,831

※ 各年10月1日現在

(資料)京都市情報統計から作成。

表IV-1-3 元学区別人口構成比 (%)

	年少人口 (15歳未満)	生産年齢 人口(15 ～64歳)	老年人口 (65歳以上)
清水	6.4	67.2	26.3
六原	7.1	63.8	29.1
修道	7.0	73.4	19.6
今熊野	11.2	67.0	21.8
月輪	8.2	63.2	28.6
一橋	8.5	66.4	25.1
貞教	5.7	69.1	25.0
新道	7.8	64.6	27.6

(資料) 2000年国勢調査から作成。

〔2〕 高齢化の原因

それではなぜ東山区は高齢化率が高いのだろうか。

①住宅環境 京都市は景観を守るために高さや色などに対して様々な建築規制を設けている。特に規制の強い伝統的建造物群保存地区を有している東山区は、都心部に近い立地を持ちながらも大規模なマンションは建設が行いにくい。寺社も多く、開発には積極的でない。

そのため古くからの家屋や小規模なマンションが多く存在することになり、若い世代の住民が根づかないのではないだろうか。

地価を見てみると、中心部と遜色ない高い水準を示している。

京都市の住環境を見ると、中京区、下京区がオフィス地区となっており、新しい住宅は北区や南区、伏見区へと郊外化がすすんでいる。また、現在都心部では高層マンションの建設も進み、都心への回帰現象が見られる。若年世代も減っている東山区はドーナツ化現象の煽りを受けた地区と言っていいたいだろう。

②郊外化 先ほど述べたように、マンションや住宅地は地価の高い中心部を避けて、郊外への展開が進んでいる。京都は大学も多く学生の町となっているが、これも郊外への移転が進んでいる。他の区に比べて大学など若年層をひきつける施設が少ない東山区は必然的に高齢者の度合いが高まるのである。

③購買環境 清水界隈に長年住んでいるIさんに話

をきくと、清水近辺はスーパーや商店の数が少なく交通の便も悪いので、生協や宅配業者を利用しているという。快適な生活を営むという点では、他地域に比べやや難があるように思われる。

〔3〕 高齢化による問題

それでは高齢化がすすむことによって実際にどのような問題が起こっているのだろうか。

東山区は観光産業や飲食店・サービス業が多く、古くからの店では後継ぎがいなくなることを問題としているところがある。

行政面でみると、福祉サービスや施設整備、バリアフリーなどのために高齢者福祉への出費を増額させなければいけない。東山近辺の道路交通状態や設備をみても、決して高齢者に優しいハードづくりができていないとはいえない。道は狭く、交通量も多いため、歩行者には危険が伴う。

また、緊急災害時に救出活動を近隣同士で行えるか、という危険性も指摘されている。近所づきあいが煩わしいと感じる人もいるので、住民間の連帯が崩れている面があるのである。

〔4〕 将来にむけて¹⁾

日本全国を見ても、これからは深刻な少子高齢化社会がやってくる。それに向けて私たちはどういう取り組みをしていかなければならないだろうか。

現在、京都市では「京都市高齢者保健福祉計画・京都市介護保険事業計画」(総称:京都市民長寿すこやかプラン)を策定し、高齢者への福祉サービスの充実を図っている。

京都府社会福祉協議会では高齢者をとりまく環境整備のために長寿すこやかセンターで地域の協力・連携を促す取り組みを行っている。高齢者の社会参加の促進や高齢者の権利の擁護を目的として、研修や広報、支援活動を行っている。

寝たきりを防ぎ、高齢者がいつまでも生き生きと生きていくためには可能な限り社会と接点を持ち続ける必要がある。高齢者が意欲のある限り働き続けることのできる基盤づくりは、少子高齢化が進み労働人口が少なくなるこれからの社会では重要な点となるだろう。京都に住んでいるからこそ培われた知識を観光ガイド

として身を持って披露するなど、京都検定や京風のものが受けている今、若者にも喜んで受け入れられるのではないだろうか。観光資源や文化資源の豊富な京都だからこそ、活躍できる場は見つけられるはずである。

また、若い人にとっても魅力的な街づくりを行い、若者が定住できる環境を整えることも大切だろう。若い人が少ない町では、人口の急激な減少、産業の空洞化、災害時の危険性など生活基盤の弱体化につながっていく恐れがある。

そのためには、建築規制の中であっても住み替えが容易に進むよう、ある程度規制緩和や補助を行う、生活に必要な購買活動が容易に行えるようにする、交通問題を解消する、安心して子育てが行える基盤を作る、といったことが必要になるだろう。古さに固執するだけでは若者に敬遠されていくだけかもしれない。

高齢者をとりまく側としても、地域に高齢者が多いということを把握し、世代間の交流を活発にさせることが大事になってくる。地域の老人クラブなどの活動を通じて若年層との交流を図るなど、地域全体で高齢者と接する機会を拡大することが求められる。

歴史のある地域に長く住む高齢者だからこそ持っている知識も多くあるだろう。誇れる知識を次世代に継承していくためにも高齢者の活躍が望まれる。長い歴史を持つ京都は、老齢の人がよく似合う町でもある。統計上は突出して高齢者の多い東山区だが、これからは全国的に同じ道をたどってく運命にある。高齢者が多いという事実がマイナスイメージからプラスイメージに変わるよう、全国的な先駆けの地域になってもらいたい。

注

- 1) 京都市社会福祉協議会ホームページ
(<http://www.syakyo-kyoto.net/>) による。

2節 東山区の治安

日本の治安は悪化していると言われる。マスコミもよく訴えているし、日常会話の中でもそのような発言を耳にすることは多い。図Ⅰ-4-1～3から分かるように、私たちが調査した地域においても、「治安」に不安を持っている人々が少なからずいる。よって、この地域では他の地域と比べて犯罪が多いのか、観光シーズンとそうでない時期の犯罪の量に違いは見られるのか、10、20年前と比べて犯罪は増加しているのか、という問題をこの節で検証していきたいと思う。その際に2つの前提があることを断っておきたい。

第1の前提は、ここで調査の対象とするのは自転車盗や空き巣などの「窃盗犯」に限定する、ということである。その理由は2つある。第1に、殺人や強盗などの凶悪犯は、われわれが調査した地域は狭いために、その地域において年にそうそう起こるものではない。よって比較しにくいからである。第2に、住民にとって窃盗の被害にあう可能性は高く、身近であるからである。住民が日常不安に思うのは、ひったくりにあわないか、空き巣の被害にあわないか、ということであろう。

第2の前提は、私たちが調査したのは主に東山区の松原通り以南、五条通り以北、東大路通り以東であるが、その地域の犯罪件数だけを適確に示すデータが見つからなかったため、その地域を含めて管轄している安井交番の犯罪件数のデータを参考にする、ということである。

〔1〕 窃盗犯認知件数の推移

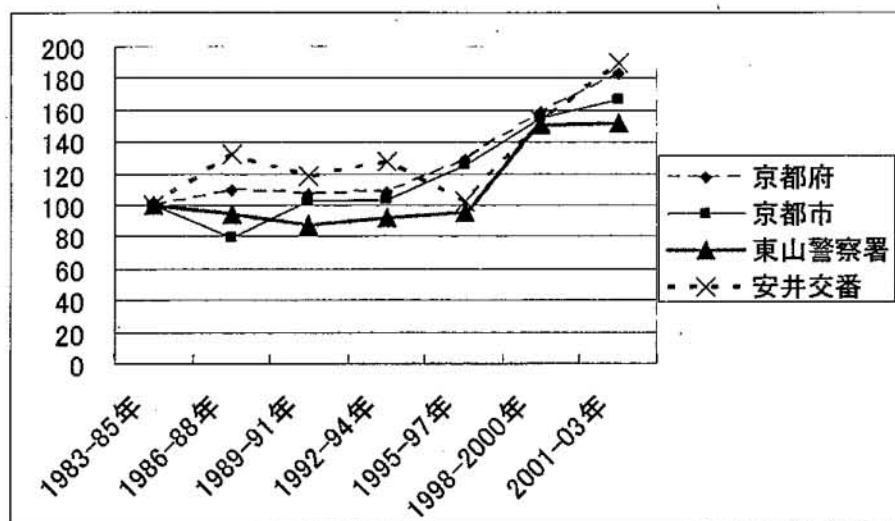
①年別 表Ⅳ-2-1をみてほしい。これは京都府、京都市、東山警察署管区¹⁾、安井交番管区²⁾、それぞれの窃盗犯認知件数の、3年ごとの平均を示したものである。これによるとすべての管轄範囲において窃盗犯認知件数は増加している。特に1995年以降急増していることがわかる。分かりやすいように、1983-85年平均を100としてグラフにしたものが図Ⅳ-2-1である。

表Ⅳ－２－１ 窃盗犯認知件数（総数、平均）

	1983-85 年	1986-88 年	1989-91 年	1992-94 年	1995-97 年	1998-00 年	2001-03 年
京都府	27,857	30,354	29,858	30,211	35,731	44,339	50,851
京都市	19,145	15,249	19,677	19,725	23,986	29,684	31,996
東山警察署	1,041	986	904	953	993	1,570	1,580
安井交番	75	99	89	96	77	115	142

（資料）京都府警察本部『犯罪統計書』から作成。

図Ⅳ－２－１ 窃盗犯認知件数（平均指数の推移）



（資料）京都府警察本部『犯罪統計書』から作成。

これによると、京都府全体の2001～03年の指数が183であり、京都府全体での窃盗犯認知件数の急増が見られる。また、京都市、東山警察署管区における窃盗犯認知件数の増加率に比べて、安井交番管区の増加率が非常に高いことがわかる。これより、安井交番管区は、窃盗犯認知件数の増加が目立っている地域ということが出来る。

ところで、どの管区においてもあまりに高い増加率であるが、これはどういうことであろうか。調べてみたところ、2000年に警察庁が通達を出し、告訴、告発を含む困りごと相談の強化を指示した結果が影響しているのかもしれない。これは、前年に起きた桶川ストーカー事件³⁾などで、被害相談への警察の対応に批判が高まったからである。

『警察白書』によれば、全国の相談件数は2003年には1999年の5倍にもなっている⁴⁾。ということは、実際に犯罪が急増したわけではなく、それまでうやむやにされていたような事件が、1つの事件として認知され統計に表れてきた面が強いとも言える。したがって実際に図Ⅳ－２－１のように窃盗犯が急増しているとは必ずしもいえない。

とはいっても、窃盗犯認知件数は年々増え続けるので、増加傾向にはあると考えるのが自然であろう。
②月別 次に表Ⅳ－２－２を見てほしい。これは2004年における京都府、京都市、東山警察署管区の3ヶ月平均の窃盗犯認知件数を示している。京都府、京都市においては7-9月にその数が多くなっている。東山警察署管区においては1-3月に多くなっている。

表IV-2-2 2004年窃盗犯認知件数

(3ヶ月平均)

	1 - 3月	4 - 6月	7 - 9月	10 - 12月
京都府	3,608	4,041	4,252	3,956
京都市	2,303	2,543	2,794	2,633
東山警察署	119	109	114	107

(資料) 京都府警察本部『犯罪統計書』から作成。

〔2〕 窃盗犯手口別認知件数の推移

①年別 表IV-2-3を見てほしい。これは安井交番管区における窃盗犯の認知件数の総数と、手口別の認知件数の3年ごとの推移である。先に見たように、その数は2000年に急増している。この原因は

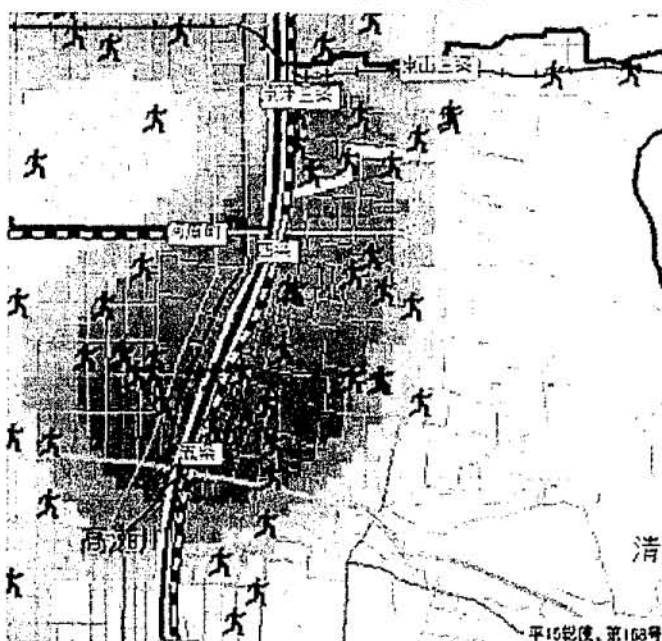
表IV-2-3 安井交番管区の窃盗犯手口別認知件数

	1988年	1991年	1994年	1997年	2000年	2003年
窃盗犯認知件数総数	88	94	87	80	144	132
侵入盗	16	24	30	12	27	11
非侵入盗						
乗物盗		28	12	22	42	25
非侵入盗	72	42	45	46	75	96

(資料) 京都府警察本部『犯罪統計書』から作成。

前に述べたとおりである。その影響を除いて考えてみる。侵入盗(空き巣、忍び込みなど)、乗物盗(自動車盗など)は増えたり減ったりしている一方、非侵入盗(ひったくり、万引きなど)は明らかに年々増加している。図IV-2-3にあるように、京都府警はホームページにひったくりや自動車盗が多発するホットスポット(犯罪多発地域)を示し、住民に注意を促している。図IV-2-3はひったくりのホットスポットを示しており、東山区は中～高程度の危険な地域に指定されているところが多い。安井交番管区は中程度の危険地域に指定されているが、ひったくりが多発していることがわかる。

図IV-2-3 引ったくり事件発生場所



は引ったくり事件の発生場所を示す。

(資料) 京都府警察ホームページ

(<http://www.pref.kyoto.jp/fukei/>) から引用。

表Ⅳ－２－４ 松原警察署管内における月別犯罪件数の推移

	1-3 月	4-6 月	7-9 月	10-12 月
窃盗犯認知件数総数	119	109	114	107
侵入盗	10	11	8	10
乗物盗	37	43	51	43
非侵入盗	72	55	55	54

(資料) 京都府警察本部『犯罪統計書』から作成。

②月別 表Ⅳ－２－４を見てほしい。これは松原警察署管区における2004年の窃盗犯認知件数の総数、手口別認知件数の3ヶ月平均推移を示したものである。これより、年中非侵入犯の値が大きく、特に1～3月に多い。

[3]まとめ

京都府において、窃盗犯は増加傾向にある。そのことは京都市内にもあてはまり、東山警察署管区、安井交番管区にもあてはまる。特に安井交番においては増加傾向が大きく、また路上でのひったくり等が増加の中心となっていることから、観光客の増加に併せて犯罪も増加する傾向にあるといえる。

注

- 1) 東山区全体。平成17年より、松原警察署から東山警察署に名称変更した。その際、山科区の松原警察署管轄地域(山科区のごくわずかな範囲)は山科警察署に引き継がれた。
- 2) 東山区のうち、栗田口高台寺山町、祇園町南側の一部、小松町の一部、小島町、興善町、竹村町、新シ町、轆轤町、多門町、五条橋東六丁目の一部、白糸町、遊行前町の一部、梅林町、清水一～五丁目、下河原町、南町、鷺尾町、上弁天町、金園町、八坂上町、栴屋町、星野町、月見町、毘沙門町、下弁天町、玉水町、上田町、辰巳町、月輪町、清閑寺靈山町、清閑寺法華寺山町、清閑寺下山町、清閑寺清水上山町、六波羅野

- 3) 1999年10月、埼玉県桶川市のJR桶川駅前で、女子大生の猪野詩織さん(当時21歳)が男に刺されて死亡した。殺害実行グループの主犯は元交際相手の兄(元消防士・2003年12月に無期懲役の実刑判決)。殺害事件後も捜査本部が元交際相手を捜査した気配はなく、実行犯グループを写真誌『フォーカス』が暴いた。また事件の3ヶ月前、詩織さんは名誉毀損(被疑者不祥)で上尾署に告訴していたが、上尾署はその告訴調書を改ざん、放置していたことが『ザ・スクープ』(テレビ朝日系)の取材で発覚。埼玉県警は'00年4月、内部調査報告書を発表した。告訴等の改ざんにより上尾署係員3名が虚偽有印文書作成・同行使で有罪判決を受け懲戒免職処分を受けるなどした。事件を契機に'00年11月、“ストーカー規制法”が施行された(桶川ストーカー事件国賠訴訟を支援する会ホームページ http://okegawa-support.web.infoseek.co.jp/index_sita.htm より)。

- 4) 『警察白書』平成16年版
(<http://www.npa.go.jp/hakusyo/h16/index.html>) による。

3節 東山区における買い物

すでに述べたように、独自の住民アンケートにおいて、問題視されていたもののひとつに、「買い物」があげられていた（図Ⅰ-4-1～3参照）。確かに東山区に際立った大型店は見受けられない。

この節においては、東山区における買い物の実態を、商業統計より見ていきたいと思う。東山区の小売業態別事業所数、従業者規模別事業所数、販売効率を他の行政区や京都市、日本全体と比較していく。

〔1〕 商業統計からみた東山区の買い物の実態
①東山区の小売業態別事業所数 ここでは小売業を百貨店、スーパー、専門店などにわけて、それら

の数を他の行政区、市、と比較していく。表Ⅳ-3-1を見てほしい。

まず言えることは、東山区は京都市の行政区の中で最も人口が少ないが、小売店の数が特に少ないわけではない、ということである。一人当り小売店舗数では、新京極や寺町通りのある中京区とほぼ同じ数値を示している。しかし、東山区に百貨店、総合スーパーがなく、専門スーパーが1件だけしかないということは、表Ⅳ-3-1より明らかである。他の行政区においては、最低でも上京区に専門スーパーが16件あり、伏見区にいたっては57件ある。

以上のことは、東山区には人口のわりに多くの小売店が存在するが、百貨店、スーパーのような大型小売店が際立って少ない、ということを示している。

表Ⅳ-3-1 京都市内における区別小売業態別事業所数

	小売業態別事務所（小売店舗）数				人口	一人当り小売店舗数
	総数	百貨店	総合スーパー	専門スーパー		
京都市	18,586	7	16	301	1,466,978	0.013
北区	1,473	1	2	30	125,268	0.012
上京区	1,613	-	-	16	84,061	0.019
左京区	1,878	-	1	37	170,803	0.011
中京区	2,905	-	-	24	97,110	0.030
東山区	1,317	-	-	1	43,201	0.030
下京区	1,820	5	-	19	72,504	0.025
南区	1,130	-	4	24	97,928	0.012
右京区	1,779	-	2	44	194,985	0.009
伏見区	2,490	1	5	57	287,740	0.009
山科区	1,121	-	1	25	137,496	0.008
西京区	1,060	-	1	24	155,882	0.007

（資料）京都府統計データ『住民基本台帳による町別人口・世帯数』2003年10月から作成。

②東山区の従業者規模別事業所数 まず表Ⅳ－３－２の見方について説明を加えなければならない。この表における「事業所数」とは、小売店舗数に加え、卸売の事業所数が含まれている。そして、右の列のパーセントは、(従業員１０人未満の事業所数/総事業所数)×100で計算されている。

表Ⅳ－３－２ 京都市内における区別従業員数 10 人未満の事業所数

	事業所数		
	総数	従業員 10人未満	
東山区	1,530	1,394	91.10%
北区	1,756	1,546	88.00%
上京区	2,114	1,871	88.50%
左京区	2,142	1,826	85.20%
中京区	4,020	3,423	85.10%
下京区	3,364	2,639	78.40%
南区	1,786	1,343	75.20%
右京区	2,187	1,800	82.30%
伏見区	3,113	2,582	82.90%
山科区	1,421	1,186	83.50%
西京区	1,266	1,039	82.10%
京都市	24,669	20,649	83.70%

(資料) 京都府統計データから作成。

卸売業の事業所数が含まれているために、あまり正確ではないが、京都市においては75%が小売店舗であり、東山区にいたっては90%近くが小売店であるため、この表Ⅳ－３－２をもとに考察を進める。

まず、東山区の値だけが90%を超えていることに気づく。次に大きな値は、上京区の88.5%、北区の88.0%である。

表Ⅳ－３－３をみてほしい。これは全国の小売店舗数の総数と、従業員 10 人未満の事業所数、および後者の前者に占める割合を示したものである。

表Ⅳ－３－３ 従業員数 10 人未満の事業所数が小売店舗数に占める割合

全国	事業所数		
	総数	従業員 10人未満	
(卸売業+小売業)	1,679,606	1,398,482	83.30%
(小売業)	1,300,057	1,119,676	86.10%

(資料) 経済産業省ホームページ『商業統計調査』

2002 年速報から作成。

表Ⅳ－３－２、３より、京都市の 10 人未満の事業所の、総事業所数に占める割合は全国平均とほぼ同じことがわかる。よって、東山区は全国平均から見ても、京都市の中でも 1 つの事業所当たりの従業者が少ないことが分かる。とはいえ、小さい店であっても儲かっているかもしれない。儲かっているとすれば東山区にはスーパーこそないものの、区内における「買い物」活動が盛んであると言える。すなわち東山区民は区内で多くの買い物が済ませられると言えるだろう。次に他の行政区と比べた販売効率を見ていこうと思う。

③東山区の販売効率 表Ⅳ－３－４の事業所、従業者、就業者には卸売業のそれは含まれていない。小売業に限定している。東山区の売り場面積 1 m²あたりの販売額は下京区の次に大きい。しかし、前述したように、東山区の店舗は小規模であり、店舗数も少ない。よってあまり参考にならないと言える。

次に 1 事業所当たりの販売額に注目してほしい。東山区のそれは 4,537 万円であり、京都市は 10,790 万円である。6,000 万円のひらきがある。従業者、就業者一人当たりの年間販売額も小さい。これらの結果より、東山区の店舗は小規模である上に、販売額も少ないことが分かる。

表IV-3-4 京都市内における区別販売効率

	販売効率 (年間販売額、小売業に限る)			
	1 事業所 当たり	従業者 1 人 当たり	就業者 1 人 当たり	売 場 面 積 1 m ² 当たり
	万円	万円	万円	万円
東山区	4,537	1,258	1,196	97
北区	7,334	1,651	1,607	81
上京区	4,615	1,232	1,202	83
左京区	8,044	1,701	1,643	87
中京区	6,734	1,500	1,444	91
下京区	27,481	3,862	3,016	144
南区	23,699	3,539	3,430	80
右京区	9,372	1,882	1,792	89
伏見区	10,674	2,139	2,060	74
山科区	9,379	1,875	1,677	76
西京区	10,470	2,000	1,766	86
京都市	10,790	2,175	2,010	96

(資料)「商業統計(京都府関連)」2002年から作成。

表IV-3-5 京都市内における従業員数 10 人未満
の事業所の区別販売効率

	店舗数(a)	年間販売額(b)	b/a
		万円	万円
東山区	1,394	4,974,779	3,569
北区	1,546	6,587,673	4,261
上京区	1,871	8,208,868	4,387
左京区	1,826	7,346,814	4,023
中京区	3,423	21,278,261	6,216
下京区	2,639	28,975,873	10,980
南区	1,343	14,242,326	10,605
右京区	1,800	9,305,352	5,170
伏見区	2,582	17,146,572	6,641
山科区	1,186	6,504,012	5,484
西京区	1,039	5,509,255	5,302
京都市	20,649	130,059,785	6,299

(資料)「商業統計(京都府関連)」2002年から作成。

表IV-3-4にはもちろんスーパーやデパートの店舗数、従業者、就業者が含まれていた。東山区には、それらの数が極端に少ないのは表IV-3-1でも明らかである。次の表IV-3-5は、従業者 10 人未満の店舗の販売効率を示す。

この表IV-3-5の「店舗数」には、表IV-3-2と同様に卸売業の店舗も含まれる。一番右の列の b/a が、従業者 10 人未満の店舗の 1 店舗あたりの年間販売額を示している。これによると東山区においては 3,569 万円、京都市においては 6,299 万円である。他の行政区においても、大体 4~6,000 万円台になっている。これより、考察の対象となる店舗を「従業者 10 人未満」の小規模な店舗に限定しても、東山区の 1 店舗あたりの年間販売額は、他の行政区と比べて格段に小さいことがわかる。

[2] 原因

では何故、[1] に示したような結果になるのだろうか。それは第一に、土地利用に関して規制がなされているからである。京都市は 1995 年に「京都市市街地景観整備条例」を制定して各種の地区指定の作業等を進めている。また、2025 年を目標に「都市計画マスタープラン」を進めている。それらの影響で建築物の高さが規制されている。清水地区など、東山区の広い範囲が「伝建地区」に指定され、職住の共存を図りながら、伝統産業及びその関連産業の振興を図られている。以上より、大型店が進出しにくい仕組みが作られているのである¹⁾。

第二に、土地の問題がある。上記のような規制が行われていないところであっても、大型店が進出できるだけの十分なスペースが確保しにくいのである。

[3] まとめ

[2] で示したように、土地利用の規制や、さらには余っている土地自体がないということが大型店の進出を妨げ、[1] のように商業統計のデータに出たのであろう。土地がなく、条例の規制があるので、今後とも大型店が東山区に進出するのは困難だと思われる。

注

1) 1972 年制定「京都市市街地景観条例」。

V まとめ

1節 東山区における「まちづくり」の課題

この章では、一連の調査結果を経て、東山区のまちづくりに対して何らかの提案を導き出したいと考えている。提案は次節において行なうが、その前にこれまでの調査を整理して、共通の問題点を導き出し、次節につなげる。共通の問題点として上げるのは、「まち」という空間に関連する人々が「まちづくり」というミッションに対して一丸となりきれていないという現状である。まちづくりが成功するか否かについて最も重要なポイントは、まちの関係者のコンセンサスを得て、多くの人間が積極的参画をするかどうかである。「東山区」という空間は人口的にも空間的にも決して規模が大きくはない。故に住民1人1人のまちづくりに対して持つ影響力は比較的大きくなる。以下では関係者のまちづくりに対する考え方の相違にポイントをしばってこれまでの報告を見なおす。

[1] 住と観光

まずは、このテーマについて、「区」という空間に関連する主体を挙げる。まず、訪ねられる側として、住民、寺、行政、観光業者が挙げられる。また訪ねる側としての観光客も存在している。

①住民・観光業者 II章2節[3]において、「望む観光客数と観光客向けの店舗の数の割合は比例する」と述べられており、住民は観光客が減ることを望み、業者は増えることを望むことが指摘されている。

②行政 京都市は年間観光客数を5,000万人にするという目標を立てており、地域産業の主軸としてさらに推し進める方針である。一方区役所は住民に近い立場に立っており、観光地と居住地という二つの側面をいかにして両立させるかということに腐心している。

③寺 今回の調査においては残念ながらお寺についてはヒアリングなどの調査を行うことが出来なかった。

④観光客 「まち」という空間に関連する主体として、観光客も指摘しなければならない。住民よりはるかに多い観光客は空間に対して非常に大きな影響力を持っている。しかし、その一方で空間への帰属意識は薄い

ため、まちづくりに対する役割の意識は全く持っていない。このような主体が存在することが東山区の特徴的な点である。彼らをいかに町づくりに巻き込むかが、重要な課題ではないか。

[2] 住と交通

このテーマの関連主体として行政・住民・通行者が挙げられる。このテーマについては関連主体全員が渋滞の緩和という共通した欲求を持っている。しかし、当然差異も見られる。

①行政 区役所はソフト面の改善による交通問題の解決を目指している。その代表例がIII章で示されている交通社会実験である。これには区役所には独自予算を組むことができないという背景がある。予算を組むことが出来るのは市であり、問題の解決に木目細かに対応できない問題がある。この構造が問題の解決を難しくしている。

②住民 今回の実験への参加意欲についてのアンケートから見える住民のスタンスは、問題意識はあるものの、解決に向けて何らかのアプローチをする意識は薄い。また、PR・コミュニケーション不足を指摘する声もあり、今回の実験について十分な意志の統一がなされていなかったことがうかがえる。

③通行者 住民を除外した通行者は2種類存在している。非居住通行者と観光通行者である。彼らは東山区という空間を「道路」として考えている。彼らは東山区を通行するときのみ東山区と関わるため、問題意識は住民よりも薄いだろう。問題意識を感じるが積極的解決への参画の意欲はないと思われる。

[3] 住と消費

営利活動を目的に東山区という空間と関係を持っている主体であるため、まちづくりに対する関心は薄いと思われる。しかし、最近は企業の社会貢献の重要性が叫ばれるようになっている。地域社会貢献を旗印に商業者をまちづくりに巻き込むことは十分可能なのではないか。

以上のように、それぞれの主体がそれぞれの意識をもって「区」という空間に関係していることが分かる。特に東山区においては、観光客の存在と、東大路通の通行者という、まちづくりに対してアイデンティティを持たない主体が多く存在していることが、問題を特殊化している。

2節 提案

本章の冒頭に述べたように、まちづくりを進めるに当たっては関係主体の積極的参画が不可欠である。東山区においては、前述したように、多数の観光客と通過通行者も含めて、全ての関係主体の積極的参画を引き出すためのまちづくりが必要であり、そのような観点から提案をしたい。提案は、大きな枠組みでの行政構造に関する部分と、現在進行中の「東山区まちづくり推進基金」に関する部分である。

〔1〕 行政構造

大きな枠組みの構造問題として、現在の区制の限界性が挙げられる。区は、地方自治法によって政令指定都市に置くことが認められているものである。その目的は「市長の権限に属する事務を分掌させるため」である。それゆえ、区の責任者である区長は市長による任命制がとられている。同時に、区には予算の編成権は認められていない。この二つの点について問題点を指摘し、改善の提案を行なう。

まず、『大都市における区政と区長』¹⁾の調査報告から、期待されている区役所の役割を明らかにする。政令指定都市に共通する一般的な区役所の位置付けとして、三点が挙げられている。

①きめ細かな行政サービスの提供と総合行政 区役所は、住民に最も身近なところに設置されていることを条件に、きめ細かな行政サービスを提供する市の出先機関として位置付けられている。また、「総合行政」として身近な問題は「区役所に行けば全て解決できる」ことを意味している。

②住民と市役所の媒介 人口・面積などの点で、住民の意向を把握しやすい規模に設置されていること、住民にとって物理的・心理的に要望や苦情を持ちこみやすいことから、市政全体にとってもきわめて重要であ

る。

③まちづくり、コミュニティの形成 区役所が住民に最も近い位置にあることから、まちづくりを推進していくには住民の意向を市役所に媒介しながら事業に取り組むやりかたよりも、できるだけ区役所で完結して対応できることのほうが望ましい。

次に同報告の「区制運営上の改革課題」を検討する。改革課題として強調されているのは、事務・権限、影響力強化、人事権、計画機能、予算の5点である。これら改革課題が要求されているのは、上に述べた区役所の役割を果たすに当たって必要不可欠であるからだ。上のような三点の役割を果たすよう期待されているにも拘わらず、権限・予算・影響力が与えられていないために役割を果たすことが出来ないというジレンマが感じられる。特にまちづくりをするに当たっては、住民と区役所で完結することが理想である。

以上述べたのは区制に関しての一般的な役割と問題点であるが、新しい区制のあり方として東京都特別区制を取り上げる。その名の通り、東京都においては他の政令指定都市とは違った区制が敷かれている。東京都の区は「基礎的な地方公共団体」として認められている。すなわち、特別区は都道府県や市町村と対等・平等の関係が認めれているのである。より具体的には、特別区は議会と選挙制の区長をもち、独自予算を持つのである。

東京都においてこのような特別区制が敷かれているのは、もちろん東京という都市の規模ゆえに区単位の地方行政で実現されるきめの細かさが必要だからである。京都市においても、規模において東京に及ばないが、きめの細かさや権限という、全く同じ問題に直面している。このきめの細かさこそ、まちづくりに住民の参画を促す重要条件なのではないだろうか。住民の要望・提案に対して区が対応することができれば、住民はまちづくりに対する自分自身の影響力を認識し、まちづくりに対して積極的な参画をするだろう。現状においては住民が区に対してなんらかの要望・提案をしても、区には具体的行動を起こせないという問題点がある。故に、区への権限委譲が必要なのである。そのための根本的な改革として、東京都特別区制のような行財政制度を、京都にも作り出すべきなのではないだろうか。

区役所にきめ細かに対応する権限ができるというだけでなく、区議会と区長の選挙制が加われば、住民の参画意識は一層高まるだろう。現代において政治は選挙による民主制がとられている。これは選挙という形がもっともフェアな参画方法であると考えられているからだ。区においても選挙を行い住民全員の意見が反映される区制を作るべきではないだろうか。区民に対して、選挙権と被選挙権を与えた上で、まちづくりに対する参画を求めていくわけである。現状においては、まちづくりに対する参画についての根拠が特に何もない。特別区制を敷くことによって、独自予算の編成権が区にあり、選挙権と被選挙権が区民にあれば、「区」という空間に対する区民の参画意識は高まるだろう。

〔2〕 東山3K 協力金

上に述べた行財政制度に対する提案は、非常に大きく長期的な課題であり、日本の地方自治全体に影響を及ぼすレベルの枠組みの話であり、すぐに実現することは難しいと考えられる。また、区制を改めても観光客と通行者という特殊な主体の参画を促すことは難しい。そこで、もうひとつ、より身近で現実的かつ、特殊な主体の参画も促すような提案として「東山3K 協力金」についての提案をしたい。この協力金は、お金を使うこと自体によってまちを改善することができるが、同時に、何に使うかということを経験し、決定するプロセスで住民の参画を引き出すことが出来るのではないかと考えている。

前述したように、東山3K 協力金は清水寺などの有名寺社が中心となって、まちづくりを行なう基金である。協力金の拠出は、東山区役所のまちづくり推進課が中心になって進めた。京都市では以前「古都税」によって、寺社の拝観料に対して課税を行おうとして、寺社の強い反対を受けた経緯がある。今回の協力金は寺社のコンセンサスを取り付けており、成功するものと思われる。名前の「3K」は観光、交通、環境を示す物であり、東山区の抱える主要問題を示している。具体的な支出内容としては、①トイレ貸し出しへの助成、②交通誘導員の配置、③ゴミ箱の設置などが挙げられている（『京都新聞』2004年12月22日）。

この協力金は東山のまちづくりに対して大きな役割を果たすことが出来るのではないかと考えている。そ

れはもちろん、観光・交通・観光の問題に対して具体的な解決策を実行できるという点が大きい。しかし、もう1つ私が強調したいことは、この協力金の使途をきめるプロセスで様々な関係者の参画を促すことが出来るのではないかとということである。この協力金の年間予算は2,500万円から3,000万円と見込まれているが、この予算の使途を決定する権利を出来るかぎり多くの関係者が共有すべきである。予算の使途を議論し、決定する過程で関係者の参画意識を高めることが出来るはずである。例えば、最終的に出された結論が、現在考えられている交通誘導員、トイレ貸し出し、ゴミ箱になったとしても、その結論を出すまでのプロセスで関係者の一致した参画意識を引き出すことが出来るか出来ないかでは、その後のまちづくり、あるいは協力金そのものに大きな影響をもたらすだろう。

この協力金の運営を行なうのは「東山3K 協力金会議（仮称）」である。この団体に協力金拠出団体、地元・行政の代表らで構成される。この構成メンバーをよく考えなければならない。拠出団体や、行政がメンバーに入るのは当然であるが、地元の住民などの参画を引き出すことが出来なければ、一部の人間だけが盛り上がる自己満足な結果になってしまうのではないだろうか。さらに、住民だけでなく、観光客や通行者の利益を代表するような人間も運営に巻き込むべきであると考え。それによって、東山区に關係する主体の参画意識を広く引き出すことが出来るのではないだろうか。極端な話であるが、例えば「ここに3,000万円あるからあなた達の好きなように使って良いですよ」と関係者に言えば間違いなく真剣な議論が巻き起こり、強い参画が生まれるはずである。逆に、協力金拠出団体と行政だけが話し合っ、上から与えるという形で予算を使っても、それ以外の関係者に参画の意識や、感謝の気持ちなどは生まれないであろう。それでは、まちづくりは前には進んでいかない。

「東山3K 協力金」はより広いメンバーでの運営が理想的である。それは裏返せば、協力金拠出団体や行政など、この「協力金」を現実までこぎつけさせた関係者が、発言力や影響力を、その他の関係者に譲るということでもある。現実には骨を折って実現にこぎつけた東山区役所のまちづくり推進課や、実際に協力金を拠出している団体にとっては、協力金の使途に対して

何らかの影響を持とうと考えることは当然である。しかし、そこを広い心で諦め、まちづくりで良い結果を出すことを優先して欲しいと思う。良い結果は広い参画を実現することでもたらされる。そして、良い結果が生まれたならば、拠出団体や行政に対するその他の関係者からの感謝の気持ちなども強まるのではないだろうか。行政や拠出団体は、監査・モニタリングの役割を負い、協力金の自律機能を支えるという方法もありうる。また、東山3K協力金は、観光・交通・環境の三つをさしているが、それにもう1つの視点として、「関係者」というもう1つのKを加えてみてはどうだろうか。

3節 おわりに

以上でこの報告書を閉じることにしたい。区制のあり方と東山3K協力金について提案をするに至ったが、現状では不明な点も多く、適切な提案となっているかどうか不安な面もある。しかし、この提案が東山区のまちづくりになんらかの形で貢献できれば幸いである。最後になりましたが、調査に協力していただいた、区役所のまちづくり推進課の皆様、住民団体のリーダーの方々、そして、アンケートにお答え下さった住民の皆様に、心からお礼を申し上げたい。

注

- 1) 沼尾史久『大都市における区政と区長～指定都市における区政に関する調査報告書～』
財団法人東京市制調査会、1996年

補論Ⅰ 発展途上の茶わん坂

東山五条から五条坂という少し急な坂をのぼってしばらくすると、三本の分かれ道がある。そこでは人力車のお兄さんが威勢よくお客さんに声をかけ、いよいよ名所清水へやって来たという実感がわく。そこからまっすぐの道がそのまま五条坂で清水へ続いているが、その分かれ道に石柱がたっている。それは五条坂の右の通り、「茶わん坂」を示している。この道はその昔、登り窯のえんとつとたくさんの職人が競い合った街で、朱い三重の塔が見える、清水へ続くもう一本の道である。

ここでは、この茶わん坂に焦点をあてて茶わん坂の現状、問題点、提案を述べていくことにする。

1 節 茶わん坂の現状

茶わん坂が三寧坂や清水坂と大きく違うところは、住民の比率が観光業者と一般住民で半々であるところである。また観光業者は職住一体がほとんどで、通勤時間が短縮され、通勤ラッシュに巻き込まれることもない。朝の茶わん坂は10時頃からそろそろと店が開きはじめ、ゆったりとした雰囲気がある。また職住一体は防犯・防災のためでもある。昼とはかわって夜の観光地は閑散としているので、十分に注意しなければならない。

茶わん坂の特色としてもう一つ挙げられることは、専門店・陶芸家が多いことである。創業天保元年から続く京のれんの店岡本織物店をはじめ、京人形、京陶器、京扇子の専門店が並ぶ。清水坂、三寧坂とちがって八つ橋屋、つけもの屋などはない。また人間国宝陶芸家の近藤悠三さんの記念館もある。実は茶わん坂は、もともと清水新道という名前だった通りを、近藤悠三さんが1957年に「茶わん坂」と命名したことから、こう呼ばれるようになった。今では近藤悠三さんの息子である潤さんが後を継ぎ、陶芸家の河合誓徳さんや陶芸作家の竹内横三郎さんもこの茶わん坂の住民である。

清水寺へ通じる道として戦後序々に観光地化したこの坂は、1954年に清水新道繁栄会を結成、商店街がで

きた。その後1957年に茶わん坂繁栄会に名前をかえた。Ⅱ章の図Ⅱ-2-4からも分かるように当時は10数店舗だったのが最近10年で50店舗ほどに増えている。

また、表Ⅱ-2-1③からもわかるように茶わん坂地域の、開業して10年以下のお店は4分の1を占める。それに比べて清水坂商店街は、近年ではほとんど移り変わりが無い。清水坂の方が飽和状態になり、まだ店舗展開の余地がある茶わん坂へ新しい商店が参入したと考えられる。つまり、茶わん坂は発展途上という見方ができる。現在の茶わん坂繁栄会の登録店舗は51件である。また茶わん坂は一本の坂ではあるが小学校校区でいうと清水学区と六原学区にわかれている。茶わん坂繁栄会は清水学区と六原学区にわかれてしまっていた商店同士のつながりをつくる役割も担っている。

2 節 茶わん坂の問題点と解決策

茶わん坂では1節で述べたように、ここ10年で店舗が増えている、つまりバブル崩壊後も店舗が増加していることがわかる。これは長い景気の低迷にもかかわらず京都人気は上昇し、客を集めていることのあらわれであるが、これからは商店が増えるためには住民との調整が不可欠である。そして茶わん坂を清水寺への観光ルートとして定着させることが必要である。そのために、ホームページによる宣伝はもちろん、雑誌やガイドブック、テレビによる宣伝が重要である。市全体の観光客数は若年層から高齢層を重心に移しながら増えてきている。高齢層はパソコンをあまり利用しないし、マスメディアの影響力はまだまだネットよりも大きい。したがって、イベントは大きなチャンスだと考えられる。二年前から始まった京都・花灯路のことである。イベントがあると、そこにはテレビ局、新聞社など多くのメディア関係者が集まり、その日のうちにニュースとして取り上げられ、大きな宣伝効果がある。また、イベントを機会に地域との関係が生まれることも大きなメリットである。なにをするにしても情報交換は不可欠であり、そのためにはネットワーク

作りが必要である。茶わん坂と清水坂(清水寺門前会、清水繁栄会)、市、区、住民とのネットワークである。2004年の花灯路は、茶わん坂では商店の前だけに灯籠が置かれ、まばらになってしまった。市が住民には灯籠の呼びかけをしていなかったためである。商店側では、住民が灯籠の設置を拒否したのではないかという誤解も生じた。商店も住民も情報が行き届いていなかったために起こったミスである。2005年は商店側が住民の協力を呼びかけ、きれいに灯籠を並べるつもりだそう。表Ⅱ-2-2③から合計するとイベントへの関心が半々であるが、京都・花灯路 2004 来場者アンケートには、また来たいと思う 88.8%、飲食店利用 67.7%、土産店利用 55.7%というデータがでていることから経済効果はあると考えられる。また宣伝効果やネットワークという点からも、イベントは大きなチャンスであるから、積極的に参加・協力しても決して損

にはならないといえる。

次に観光客の年齢層について述べたい。表補Ⅰ-1からわかるように観光客の年齢層は若い世代が多くなったという意見が多い。市全体の観光客の中心は若年層から高齢層になっているのだが、清水周辺では逆の印象を受けるということである。修学旅行生が多いからか、坂だからか、原因は様々であろうが、この事実は様々な問題も含んでいる。茶わん坂は専門店が並ぶ玄人好みの通りという印象を与えるが、顧客の年齢層の変化に対応して、安く気軽に手に取ることのできる商品へ一部転換する必要もあろう。また少子化で児童・生徒の絶対数が減っているため、高齢層獲得も目指さなければならない。団体旅行から、個人旅行が人気を集めてきている近年、ますます需要の多様化がすすんでいる。この顧客のニーズに積極的に応えていく必要があろう。

表補Ⅰ-1 観光客の年齢層・世代

度数 (%)		観光客の年齢層・世代			
		合計	若い世代が増えた	変わらない	年配世代が増えた
地域 区分	合計	81 (100.0)	47 (58.0)	27 (33.3)	7 (8.6)
	茶わん坂	31 (100.0)	20 (64.5)	10 (32.3)	1 (3.2)
	清水4丁目	5 (100.0)	4 (80.0)	1 (20.0)	— (—)
	清水坂商店街	29 (100.0)	10 (34.5)	13 (44.8)	6 (20.7)
	産寧坂商店街	16 (100.0)	13 (81.3)	3 (18.8)	— (—)

(資料) 独自アンケート調査から作成。

最後に日常生活における問題点を指摘したい。表補 I-2①～③をみると、茶わん坂地域の「現在不満に思っていること第二位」において買い物の比率が高い。清水商店街の「現在不満に思っていること第一位」においても買い物の比率が高いし、第三位でも茶わん坂、清水四丁目において買い物の比率が高い。茶わん坂地域の住民の話によると、最寄の日常用品店ま

では徒歩 15 分ほどかかり、坂もあって行きづらいそうだ。現在住民は生協も利用している。近所で 5 軒一組ほどの班を作り、週に一回まとめて注文する。買い物は毎日の生活のなかで絶対に必要なことであるので、買い物の不便さは居住環境の重大な問題だといえる。

表補 I-2 現在問題に思っていること

①第一位

度数(%)	現在問題に思っていること第一位												
	合計	交通	福祉	治安	雇用	教育	経済・産業	観光	景観	環境	病院・医療	買い物	その他
合計	137(100.0)	87(63.5)	2(1.5)	6(4.4)	1(0.7)	2(1.5)	5(3.6)	9(6.6)	3(2.2)	8(5.8)	3(2.2)	9(6.6)	2(1.5)
茶わん坂	55(100.0)	42(76.4)	0(0)	3(5.5)	0(0)	0(0)	2(3.6)	1(1.8)	2(3.6)	2(3.6)	1(1.8)	2(3.6)	0(0)
清水4丁目	38(100.0)	26(68.4)	1(2.6)	1(2.6)	1(2.6)	2(5.3)	1(2.6)	0(0)	0(0)	1(2.6)	2(5.3)	3(7.9)	0(0)
清水坂商店街	27(100.0)	10(37.0)	1(3.7)	1(3.7)	0(0)	0(0)	2(7.4)	4(14.8)	0(0)	3(11.1)	0(0)	4(14.8)	2(7.4)
産事坂商店街	17(100.0)	9(52.9)	0(0)	1(5.9)	0(0)	0(0)	0(0)	4(23.5)	1(5.9)	2(11.8)	0(0)	0(0)	0(0)

②第二位

度数(%)	現在問題に思っていること第二位												
	合計	交通	福祉	治安	雇用	教育	経済・産業	観光	景観	環境	病院・医療	買い物	その他
合計	127(100.0)	13(10.2)	8(6.3)	12(9.4)	2(1.6)	3(2.4)	9(7.1)	21(16.5)	18(12.6)	21(16.5)	7(5.5)	15(11.8)	0(0)
茶わん坂	53(100.0)	3(5.7)	3(5.7)	5(9.4)	0(0)	0(0)	3(5.7)	9(17.0)	6(11.3)	9(17.0)	5(9.4)	8(15.1)	0(0)
清水4丁目	38(100.0)	2(5.3)	3(7.9)	3(7.9)	1(2.6)	1(2.6)	4(10.5)	6(15.8)	6(15.8)	6(15.8)	1(2.6)	3(7.9)	0(0)
清水坂商店街	21(100.0)	7(33.3)	1(4.8)	1(4.8)	0(0)	2(9.5)	1(4.8)	2(9.5)	2(9.5)	2(9.5)	1(4.8)	2(9.5)	0(0)
産事坂商店街	15(100.0)	1(6.7)	3(20.0)	3(20.0)	1(6.7)	0(0)	1(6.7)	2(13.3)	4(26.7)	4(26.7)	0(0)	2(13.3)	0(0)

③第三位

度数(%)	現在問題に思っていること第三位												
	合計	交通	福祉	治安	雇用	教育	経済・産業	観光	景観	環境	病院・医療	買い物	その他
合計	122(100.0)	11(9.0)	4(3.3)	7(5.7)	3(2.5)	6(4.9)	8(6.6)	13(10.7)	14(11.5)	15(12.3)	12(9.8)	25(20.5)	4(3.3)
茶わん坂	51(100.0)	3(5.9)	2(3.9)	2(3.9)	1(2.0)	1(2.0)	4(7.8)	8(15.7)	4(7.8)	7(13.7)	5(9.8)	13(25.5)	1(2.0)
清水4丁目	37(100.0)	4(10.8)	1(2.7)	0(0)	0(0)	2(5.4)	2(5.4)	3(8.1)	2(5.4)	6(16.2)	7(18.9)	8(21.6)	2(5.4)
清水坂商店街	21(100.0)	2(9.5)	1(4.8)	5(23.8)	2(9.5)	2(9.5)	1(4.8)	1(4.8)	1(4.8)	0(0)	0(0)	2(9.5)	1(4.8)
産事坂商店街	13(100.0)	2(15.4)	0(0)	0(0)	0(0)	1(7.7)	1(7.7)	1(7.7)	1(7.7)	2(15.4)	0(0)	2(15.4)	0(0)

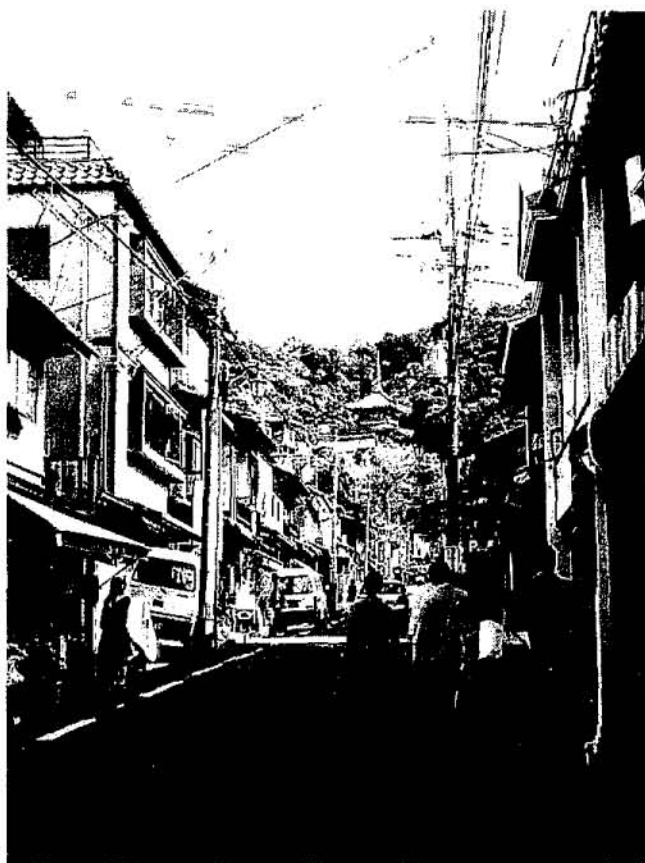
(資料) 独自アンケート調査から作成。

3節 これからの茶わん坂

これからの茶わん坂は商店と住宅が混在する現状を維持するのか、それともさらに店舗を増やしていくのか、将来の方向性までは描けないものの、私の理想像は東山界隈の散策コースとして、この茶わん坂がもっと根付くことである。観光客には清水寺の絶景はもちろんのこと、清水寺に来ることをきっかけに周辺の歴史、文化にも触れてほしいからである。茶わん坂は京焼きの清水焼の窯があったところで、今でも陶芸家の工房があり、京扇子、京人形、西陣織などの専門店が並んでいる。ガイドブックによく紹介されている東山界隈の散策コース、茶わん坂が必ず載るようにする。南から清水、高台寺、八坂神社、知恩院へ行く場合は五条坂を上がって茶わん坂を、北から下りてくる人は清水寺の帰り道として、コースに定着させる。最近のガイドブックをみると、地図に記されたコースには茶わん坂がルートに入っているものが多いが、ダイジェストとして茶わん坂の名称が載っていたり説明があるものは少ない。2節で述べたとおりマスメディアや出版の影響力はまだまだ大きいので、ぜひ働きかけを強めるべきであろう。

また、電柱の地中化が京都市全域ではじまっている。市の構想の一つだ。八坂通り、清水道、五条坂、茶わん坂の電柱地中化の署名運動がすでに始まっている。清水界隈は、Ⅲ章で述べた通り交通問題が深刻化している。電柱の地中化はそういった交通の障害を減らし、実質的な道路拡張につながる。また、なにより京都の美しい景観を取り戻すことになるので、早急に実現してほしい。

京都人気は依然として高い。清水寺は其中でも人気NO.1の名所である。その通り道である茶わん坂は、観光地としては発展途上ではあるものの歴史と文化を十分にもった地域であるから、これからどうかわっていくのか興味深い地域である。



茶わん坂通り

補論Ⅱ 湯布院のまちづくり

湯布院は大分県のほぼ中央に位置する温泉町である。駅におりと目の前には豊後富士と称えられる秀峰由布岳(1,584m)が目にとびこんでくる。由布院盆地は朝霧の名所としても知られ、中央部には水田と住居地が広がり、周囲を1,000m級の山々が取り囲み、美しい自然に恵まれた地域である¹⁾。人口約1万2千人の湯布院町(現由布市)に年間約400万人の観光客が訪れる。ここ数年、宿泊客の平均滞在日数が増え続けており、およそ65%がリピーターである。「生活型観光地」という独自の新しい形のまちづくりに取り組んでいる²⁾非常に興味深い地域であり、学ぶべきところも多いのでここで詳しく述べておくことにする。

注

- 1) 旧湯布院町のホームページ、
(<http://www.town.yufuin.oita.jp/cbox/1410/shoukai/0106.html>) による。
- 2) 米田誠司湯布院観光総合事務局長
「特集 地域経済の課題と問題点」
月刊『地域議会人』2004年2月号

1節 湯布院の観光地化¹⁾

[1] ダム建設計画反対運動から²⁾

由布院は、以前は農業主幹の小さな温泉地であった。そこに1954年由布院盆地のダム建設計画が勃発、まだ名も知られず貧しい町だった由布院では、この町ごと身売り論に対し、町内の議論が賛否両論に二分された。結局この計画は打ち切られたが、この論争が由布院の住民がまちづくりを真剣に考える機会となった。1955年、由布院町と湯平村とが合併し、湯布院町になった。初代町長岩男氏は、「今後のまちづくりは、産業・温泉・自然の3つを統合し、ダイナミックに機能させることが必要である」と表明し、保養温泉地構想をうちだした。また、湿原植物の宝庫といわれる猪ノ瀬戸のゴルフ場建設計画に対しても反対運動がおき、この計画を阻止した。これを契機に1971年「明日の由布院を考える会」が発足、人縁・地縁を越え幅広い人々の情報交流がうまれた。



湯布院駅前。由布岳が見える。

[2] クアオルト構想³⁾

1969年岩男町長が西ドイツの伝統保養温泉地を視察し、そこに理想の温泉地の姿を見つけた。クアオルト構想の始まりである。1971年、町の若い旅館経営者三人がヨーロッパ視察研修にでかけ、大きな影響を受けた。この構想はただ観光の町をつくることではなかった。それは、温泉、スポーツ、芸術文化、自然環境といった生活環境を整え、住民の暮らしをより充実し落ち着いたものにし、湯布院独自の保養温泉地を形成する。そのために、美しい自然と豊かな温泉、そしてそれらをだれでも享受できる施設と、洗練された文化が最大の資本となる、という考え方であった。1978年、第二回ドイツ健康温泉地研修がおこなわれ、官民合同の西ドイツ視察団30名がヨーロッパへむかった。

[3] 大分県中部地震⁴⁾

「もっとも住みよい町こそ優れた観光地である」というコンセプトが根づき、観光客も序々に増えはじめたところ、1975年に大分県中部地震がおこった。地震で壊滅的な打撃を受けたと報道され、集まりだしていた客足が遠のいた。そこで、「湯布院は健全と全国に知らせねば」と様々なイベントがはじまった。当時この地で夏を過ごしていた九州交響楽団のメンバーの参加を得て、手作りの音楽祭を開いた。これが2004年で30周年をむかえた「ゆふいん音楽祭」の始まりである。同年、豊後牛の炭火焼きを楽しみ、絶叫コンクールで大声をあげて、草原で秋の一日を過ごすユニークなイベント「牛喰い絶叫大会」や、「辻馬車」の運行を開始したりした。また、映画館のない湯布院で始まった「湯布院映画祭」は全国の先駆けともいわれ、2003年で29回目を迎えた。その成果もあつて観光客数はまた増加傾向をたどり、1981年には観光客数は200万人を突破した。

[4] 潤いのある町づくり条例⁵⁾

観光客も順調に増加していく中で、環境・景観問題が浮上してきた。外部資本による大型リゾートが殺到したのである。このままでは住みよい町づくり、落ち着いた湯布院の景観が損なわれると危機感を覚えた町は1990年、「潤いのある町づくり条例」を制定した。これは開発事業の調整、町民の健康で文化的な生活維

持および向上を目的とし、湯布院の美しい環境の保全と改善、町民の福祉の向上を基本理念にしている。具体的にはモデル類似施設の建設に対する規制、建築物の高さや空地率、緑地等の基準をしめしている。

このように湯布院は多くの危機にたいして、独自の理想のまちづくりの方針を堅持し、1992年には観光客数が400万人を突破した。

注

- 1) 本節の記述は下記の文献を参考にした。
中谷健太郎・溝口薫平「2000 町勢要覧」
湯布院町 2000年、溝口薫平「湯布院のまちづくり参考資料」、湯布院町商工観光課作成、「湯布院町まちづくり年表」
- 2) 旧湯布院町ホームページ、
(<http://www.town.yufuin.oita.jp/cbox/1410/rekisi/rekisi1.htm>) による。
- 3) 同上。
- 4) 以下の記述は下記のホームページを参考にした。
大分合同新聞社ホームページ 県内ニュース
(<http://www.oita-press.co.jp/read/read.cgi?2003=12=03=240513=cyokan>)、マピオンホームページ
(http://www.mapion.co.jp/topics/odekake/0307_1/osusume2.html)、ゆふいん音楽祭ホームページ
(<http://www.coara.or.jp/~mieko/yawara30j.htm>)
<http://www.coara.or.jp/~mieko/ymf30j.htm> による。
- 5) 以下の記述は下記の文献を参考にした。
「潤いのある町づくり(関係条例)」、「『ムラ』の風景をつくる ゆふいん建築・環境ガイドブック」、「ゆふいん見聞録」による。

2節 交通実験

現在の湯布院は様々な課題が発生している。特に近

年では観光自動車の増加、大型観光バスの増加によって市中の東山北区と同様「交通問題」が発生している。湯布院の「歩いて楽しむまち」を取り戻すために、2002年11月に交通実験が行われた。

〔1〕 実験メニュー

中心部へ流入する観光自動車を減らすために①パーク&バスライド実験、②パーク&レールライド実験、③田園地区に無料駐車場設置実験をした。①は道の駅に臨時無料駐車場を設置し、中心部へはシャトルバスを運行した。②では南由布駅周辺に無料臨時駐車場を設置し、湯布院駅まで臨時トロッキ列車を運行した。③では町内観光中心部の周辺地帯（田園地区）に無料駐車場を設置した。

中心部の観光自動車の無駄な動きを減らすために④駐車場予約システム実験、⑤観光バス乗降システム実験をおこなった。④は中心部の駐車場を事前予約制にし、駐車場探しや満車によるうろつき交通の軽減をねらった。⑤は観光バスの専用乗降場を民間のバスターミナルに設置した。

また、歩いて楽しいみちをつくるために⑥観光自動車の乗入制限実験、⑦レンタサイクル実験をおこなった。⑥は観光中心部の一部区間で観光自動車の乗り入れ・通行を制限し、⑦は町内5箇所で乗り捨て自由のレンタサイクルを提供した。

このように目的に応じた7つのメニューを組み合わせた「パッケージ型」の実験をおこなった。

〔2〕 実験結果・評価¹⁾

特に目立った結果のあらわれたのは、中心部の湯の坪街道であった。流入自動車交通量が前年の約52%に減らすことができた。盆地内の交通混雑緩和に実験効果があったと評価されている。湯の坪街道で観光車両の進入制限実験をしたことによって、この区間ではほぼ全面的に観光車両の交通は削減され、これにより歩行者は安全で快適な道路環境を楽しむことができ、ほぼ9割の観光客から観光車両進入規制は歓迎された。しかし一方、アンケート結果では、地区住民の半数以上は進入制限実験については「どちらとも言えない」「分からない」あるいは「回答せず」だった。制限する区間や具体的な対策内容について問題点を指摘する

声があがっている。その不満には交通規制によって人の流れが大きく変化したことも関係しているであろう。実験メニュー⑤で、大型観光バスの乗降地点を意図的に動かしたことで、人の流れが大きく変わり、特に湯の坪ポケットパーク付近の歩行者はほぼ倍増した一方、金鱗湖付近等は2割程度減少した。このように大型バスの乗降位置によっては人の流れを大きく左右し、沿道の商売にも影響を与えることから、地元の住民や事業者の人々と慎重な検討を進める必要がある。

〔3〕 住民参加の交通実験

湯布院の交通実験で特筆すべきことは、約600名(2日間のべ1,412名)のボランティアスタッフが参加していることである。これは町民の約5%に相当し、全国でも随一のものであった。また、交通実験を一つのイベント、祭りのようにもりあげていた。特に宣伝のパンフレットは見やすく分かりやすくできている。このパンフレットはデザイナーに依頼したため、とても色使いがきれいでかわいらしい印象をうける。実験後の報告書も概要版は分かりやすく読みやすいように作られており、だれでも抵抗なく手にとることができるものであった。

注

- 1) 湯布院町まちづくり交通対策委員会『歩いて楽しいまちを目指して ～平成14年度 湯布院町交通実験報告書(概要版)～』2003年

3節 まとめ¹⁾

これまで湯布院の観光地化やそれに伴う課題について述べてきたが、ここでもう一つ問題点と対策を述べることにする。それは“湯布院ブランド”の乱用である。潤いのある町づくり条例によって外部資本による大型リゾートの乱開発は免れたものの、外部資本を含め、小規模な観光業の店舗が殺到している。「ゆふいん」の名を使った食品や土産物があふれているが、実際にはどこにでもある土産物と変わらない、という苦情が増加、“仮装”商品がはんらんしている。そこで2002年、ゆふいん名称使用届出要綱が制定された。「ゆふい

ん」と読める文字を使った営利目的の全商品を対象に、事業者の商品名、産地などの届出を求めた。要綱に法的強制力はないが、町長は必要に応じて指導・勧告ができる。保養温泉地・湯布院の“ブランドイメージ”を利用した商品が増える中、名称を使う業者にその義務として、町づくりへの協力をもとめるのがねらいだ（『大分合同新聞』2002年2月5日付）。

今まで見てきたように、湯布院は数々の困難に直面してきた。それをなんとか乗り越えてきた湯布院の力には目をみはるものがある。なかでも住民のボランティアが活発であることに注目したい。それはダム建設という町全体にかかわる危機を阻止し、「もっとも住みよい町こそ優れた観光地である」というコンセプトが町全体に共通して浸透しているからこそ、住民も積極的に町づくりに参加するのではないか。参加するから自分の町を愛せる、守ろうとする。そういった底力を感じさせるのである。

しかし、湯布院の人々には休む暇も無い。近年湯布院では新たに合併問題が急浮上した。狭間・庄内・湯布院3町を合併し、由布市にしようという動きである。合併しなくては町の財政が成り立っていかない、というのが推進派の理由だ。一方、財政問題は合併するしか解決策はないのか、というのが慎重派の意見だ。また、合併によって湯布院の名前が消えるのではないか、もしくは勝手に使われるのではないか、と危惧する人もいる。今まで築きあげてきた「潤いのある町づくり条例」「ゆふいん建築・環境デザインガイドブック」などが合併後もきちんと認められ有効に機能するか、また、もし合併することになれば現在議論の途中になっている湯布院内の環境整備のための工事については実現できるのか、など活発な議論が湯布院の町議会でも行われていた。湯布院町の若者グループは、2003年3月、「法定合併協議会の設置」を町議会で早急に決めるように求める署名を提出した。2004年には由布院温泉観光協会などのグループが財政を将来的に安定させるための施策を発表した。そして、「狭間・庄内・湯布院の合併の是非を問う住民投票条例制定を求める会」が住民投票条例の制定に必要な署名簿を町に提出したが、町議会は2004年9月条例の制定を否決した。

町長リコール後、この合併問題が争論となった2005年3月湯布院町長選では、合併推進を唱えていた佐藤

哲紹氏が再選を果たした。有効投票の6割を超える票を獲得した。佐藤氏は「行政主導でも民間主導でもなく、お互いが協議する中で、この湯布院地域が光り輝くような態勢づくりに取り組みたい」と語り2005年10月1日の由布市発足にむけて町づくりの仕上げをする意向を表明した。

しかし、由布市が発足後に行われた新市長選において、佐藤氏は立候補したものの敗れ、隣接する前庄内町の前町長が新市長となった。

合併はまちづくりのひとつの手段にすぎない。今までの湯布院町という範囲ではなく、新たに由布市としての役割、由布市の町づくりを考えていかねばならない。しかし、いままでの湯布院町の自立・自治もより一層大切なものとなってくる。なぜなら、範囲の狭い共同体のほうに当然住民の意見を細かく吸い上げることができるからである。一番住民に近い町の意見をどのように市に伝えるか、そして市の提案をそれぞれの町に無理なく浸透させるための知恵のある提案づくり、町同士の交流と共存など新しい問題に直面していくだろう。町づくりに終わりはない。時代は流れ、そのたびに様々な問題に直面していく。そしてそのたびに、解決に取り組む人々がいなければならない。今回の町長選には2人の新人も立候補していた。自分の意見をきちんと議論し、自分の町を真剣に考えるということがひきつがれていると感じた。これからの湯布院、由布市の町づくりに注目していきたいと思う。

注)

- 1) 以下の記述は、木谷文弘『由布院の小さな奇跡』新潮新書、2004年、asahi.com ホームページ (<http://mytown.asahi.com/oita/news01.asp?kiji=5584>) 毎日新聞 msn ニュース ホームページ (<http://www.mainichi-msn.co.jp/chihou/oita/news/20050329ddlk44010550000c.html>) による。

参考文献一覧

- ホームページ「京都東山清水寺周辺の案内」(<http://web.kyoto-inet.or.jp/people/akio53/index.html>)
- ホームページ「産寧坂の町並み 東山区清水二丁目・三丁目・栢屋町」(<http://takahira.cool.ne.jp/furuimatiB/kyoutofu/sannensakaG2.htm>)
- ホームページ「情報統計課(京都市の統計情報)」(<http://www.city.kyoto.jp/sogo/toukei/index.html>)
- 京都市『「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン』
- 京都大学経済学部岡田ゼミナール 2002 年度調査報告書『京都再生』2003 年
- 京都市『京都市観光調査年報』各年版
- 国土交通省『観光白書』
- 国際観光振興機構『訪日外国人旅行者調査』2001～2002 年
- 森谷尅久監修『京都の大路小路』小学館、2003 年
- 京都市『史料京都の歴史 東山区』平凡社、1987 年
- 山本四郎『京都府の歴史散歩』山川出版、1995 年
- 田村喜子『五条坂 陶芸のまち今昔』新潮社、1998 年
- 住宅協会『京都市全住宅案内地図帳 東山区西部』1956 年
- 住宅協会出版部『京都市全商工住宅案内図帳』1964、1967 年
- 吉田地図『精密住宅地図 京都市東山区』1977、1980 年
- ゼンリン住宅地図『京都市東山区』1966 年、2000 年、2004 年
- 京都市都市景観課ホームページ(<http://www.city.kyoto.jp/tokei/keikan/index.html>)
- 東山区役所区民部企画総務課『東山・まち・みらい計画 2010 資料編』
- いいのねっと金沢ホームページ(<http://www.city.kanazawa.ishikawa.jp/>)
- 倉敷市「倉敷市倉敷川畔伝統的建造物群保存地区背景保全条例」
- 湯布院町「潤いのある町づくり条例」
- 東山区役所区民部企画総務課『東山・まち・みらい計画 2010』
- 国土交通省道路局ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/tdm/Top03-01-01.html>)
- 第 5 回東山交通対策研究会資料、「実施施策の実施状況と実験実施時の交通状況の概要について」
- 第 6 回東山交通対策研究会資料、「東山交通社会実験の実施結果と今後の検討課題について」
- 東山交通対策研究会、第 2 回作業部会資料
- 京都市『京都市人口統計』2003 年
- 京都市『京都市情報統計』各年版
- 京都市社会福祉協議会ホームページ(<http://www.syakyo-kyoto.net/>)
- 京都府警察本部『犯罪統計書』
- 京都府警察ホームページ(<http://www.pref.kyoto.jp/fukei/>)
- 桶川ストーカー事件国賠訴訟を支援する会ホームページ(http://okegawa-support.web.infoseek.co.jp/index_sita.htm)
- 『警察白書』平成 16 年版(<http://www.npa.go.jp/hakusyo/h16/index.html>)
- 京都府統計データ『住民基本台帳による町別人口・世帯数』2003 年 10 月
- 経済産業省ホームページ『商業統計調査』2002 年速報(http://www.pref.okinawa.jp/toukeika/inder/14/s/inder_s_top.html)
- 沼尾史久『大都市における区政と区長～指定都市における区政に関する調査報告書～』財団法人東京市制調査会、

1996 年

旧湯布院町ホームページ (<http://www.town.yufuin.oita.jp/cbox/1410/shoukai/0106.html>)

米田誠司湯布院観光総合事務局長「特集 地域経済の課題と問題点」月刊『地域議会人』2004 年 2 月号

中谷健太郎・溝口薫平対談録『2000 町勢要覧』湯布院町 2000 年

溝口薫平「湯布院のまちづくり参考資料」

湯布院町商工観光課作成「湯布院町まちづくり年表」

大分合同新聞社ホームページ 県内ニュース

(<http://www.oita-press.co.jp/read/read.cgi?2003=12=03=240513=cyokan>)

マピオンホームページ (http://www.mapion.co.jp/topics/odekake/0307_1/osusume2.html)

ゆふいん音楽祭ホームページ

(<http://www.coara.or.jp/~mieko/yawara30j.htm>、<http://www.coara.or.jp/~mieko/ymf30j.htm>)

『ムラ』の風景をつくる ゆふいん建築・環境ガイドブック」

「ゆふいん見聞録」

湯布院町まちづくり交通対策委員会『歩いて楽しいまちを目指して～平成 14 年度 湯布院町交通実験報告書
(概要版) ～』2003 年

木谷文弘『由布院の小さな奇跡』新潮新書 2004 年

asahi.com ホームページ (<http://mytown.asahi.com/oita/news01.asp?kiji=5584>)

毎日新聞 msn ニュースホームページ

(<http://www.mainichi-msn.co.jp/chihou/oita/news/20050329ddlk44010550000c.html>)

湯布院町商工観光課作成「湯布院町の概要」～視察用資料～

執筆分担&編集後記



湯布院、玉の湯にて。溝口薫平さんと。

山田 優（3回生） I

1年間このゼミにお世話になって気づいたことは京都市東山区の狭い範囲の中でも地域ごとにさまざまな問題をかかえていることだと思いました。私は過去に約8年間東山区に住んでいたけどわからないことが意外と多いことに驚きました。この岡田ゼミに関わってより一層昔の地元に愛着をもてたような気がします。ほんとうにありがとうございました。

小西 崇也（2回生） II-1

締め切りに追い詰められていたのが懐かしいです。大きなテーマに向かって個々に役割を分担して執筆するというのは初めての経験で、なかなかその大きなテーマを意

識できずに書いていたという感があったので次回はそこを自分の中で改善したいです。

江森 梓（2回生） II-2

今回の報告書で何よりも大変だったのは編集作業でした。なかなか進まなくて何度も挫折しそうになりました。その都度、たくさんの人に助けられ、決して自分一人の力ではやりとおせなかったということを実感しました。今、こうしてほぼ完成した報告書をみると、とてつもない達成感があります。これは皆で協力して作り上げた報告書ならではのものだと思います。

最後になりましたが、アンケートやヒアリングなど調査に協力してくださった方々、本当にどうもありがとうございました。

板垣 慧潤（2回生） II-3, 4

一年間いろいろ勉強してきたのに、結局締め切り間際になってあわてて書くということになってしまい、もうすこしいろいろ調べて書けばよかったと反省しています。

しかし、清水地区でのヒアリングやアンケート、そして大分での調査合宿は大変勉強になりました。実際に街づくりにかかわっていらっしゃる方々の熱意からなにか吸収できたらなおもっています。

須田 清美（2回生） III-1

調べることはたくさんあるし、まとめる力も必要だし……一冊の報告書を書き上げることができるのかとても心配でした。しかし協力しあって最後までやり遂げることができました。調査をしていくなかで出会った方々は、私たちにまるで自分のことかのように真剣にお話をしてくださいました。大変貴重な経験になったと思います。

嶋 宏紀（2回生） III-2, 3

「調べて書く」ことには2つの困難があるなと感じました。

調べたとおり、全てを盛り込んで書くことはできないし、取捨選択が必要で、あれもこれも盛り込もうと思ったらうまく行かない。何かを主張しようと思ったら、それが曖昧にならないように、主張の軸に沿ったものを優先的に残していく必要がある。本当は、たくさんの意味をもっている細部を、バランスを考えながら、慎重に、落としていかなければならない。

書くために調べようと思ったら、全体の構想を良く踏まえて、何かの主張と結び付

けられるように調べなければならない。ただ、前提や主張があらかじめあって、それに適合的な事実だけを拾い上げ、傍証していくようでは、たくさんの意味をもった細部を、受け入れる前に切り捨ててしまったり、解釈を曲げてしまったりする。そして何より、そんな調査は、している方も面白くない。

アンケート、ヒアリング、研究会の傍聴などを経て、今回の調査の内容そのものを超え、多くのことを学びました。アンケートやヒアリングにご協力くださった方々に、感謝いたします。地域の方々や読者の方にとって、有意味な調査と報告を行っていくには、まだまだ非力であり、内容の不備等多々あることと思いますが、今後の課題とさせていただきたいと思います。

濱田 佳奈（2回生） III-1

全然原稿を書き上げられず、全体の進捗を妨げてしまって、本当にすみませんでした。特に編集委員の江森さん、迷惑かけてしまつてごめんなさい。

問題として感じていることを文章にまとめて分析することの難しさを感じました。

宇野 竜弘（2回生） III-2

こんなできの悪い僕でも、ヒアリング先の方や先生やゼミの仲間に支えられてなんとか執筆に関わることができました。ありがとうございました。

北林 陽児（3回生） IV

私は2004年の四月に京都大学に編入し、三回生からゼミに加わりました。最初のゼミには、京大生にはどんな人がいるのかと

期待しながら、いわゆる転校生のドキドキ
気分で参加したことを覚えています。僕と
比べると非常に若いゼミ生と一緒に活動す
るというのが僕にとって非常に新鮮でした。
と、言ってしまうといかにも僕がオッサン
であるかのようで嫌ですが、まあ事実なの
でしかたがないか。ゼミ生の皆さんとは今
後とも長いお付き合いをさせていただけれ
ばなあと思っています。

辻 陽子（2回生） 楠—1、2

今回の報告書作りのため、ヒアリング・
アンケートにご協力いただいた住民のみな
さん、商店街のみなさん、ありがとうございました。
とてもいい経験になりました。
実際の生活、商売している方にお話がきけ
て、現実の問題に触れ、実感を与えられる
勉強でした。まだ拙い報告書ではありますが、
これからも日々精進していきたいと思
っています。

写真撮影／辻 陽子・濱田 佳奈



由布岳。金鱗湖付近。

岡田ゼミナール既刊報告書一覧

- 1991年度『リゾート開発と住民—丹後リゾート開発実態調査報告書—』
1992年度『転換期の京都—産業・景観・まちづくり—』
1993年度『京都市製造業のゆくえ—遷都1200年のモノづくり—』
1994年度『変わりゆく産業空間と京都の選択—未来を模索する小売業・製造業—』
1995年度『変わりたい街、もどりたい人—阪神大震災の被害と復興への課題—』
1996年度『生活空間としての観光都市をめざして—京都市観光実態調査報告書—』
1997年度『地下鉄開業の夢と現実—京都市地下鉄東西線とまちづくり—』
1998年度『21世紀に翔けるか京都駅ビル—民営化と公共性のはざままで—』
1999年度『京都2000—多機能都市京都の分析—』
2000年度『変わりゆく京都—ポスト大店法時代の商業・交通・暮らし・まちづくり—』
2001年度『京都マンション白書—マンションと地域社会—』
2002年度『京都再生—観光と市町村合併から考える—』
2003年度『京都「らしさ」をつくるもの—祭りと食—』

岡田ゼミナールの情報は、下記のホームページでも提供しています。

<http://www.econ.kyoto-u.ac.jp/~okada/>

観光地に住むこと

—京都・清水地区の場合—

2005年12月発行

編集・発行

京都大学経済学部 岡田ゼミナール
〒606-8501 京都市左京区吉田本町
TEL/FAX 075-753-3462

印刷

(株) 田中プリント
〒600-8047 京都市下京区松原通麩屋町東入
TEL 075-343-0006

